中国之翼

飞行在战争、谎言、罗曼史和大冒险的黄金时代

CHINA'S WINGS

War, Intrigue, Romance, and Adventure in the Middle Kingdom During the Golden Age of Flight

〔美〕格雷戈里·克劳奇（Gregory Crouch）/ 著
陈安琪 / 译　戈叔亚 / 校

社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

格雷戈里·克劳奇 (Gregory Crouch)

毕业于西点军校，专业为军事史。他完成了美国陆军空降及护林兵学校的训练，在巴拿马带领过一个步兵排，为此赢得了作战步兵徽章。之后，他离开军队，转而追求其他方面的兴趣，其中最值得一提的是登山运动。他的作品在许多刊物上登载，其中包括《国家地理杂志》（*National Geographic*）、《美国历史》（*American History*）、《户外》（*Outside*）、《攀登》（*Climbing*）、《琼斯母亲》（*Mother Jones*）等。克劳奇还著有《不朽的巴塔哥尼亚》（*Enduring Patagonia*）一书。他现居美国旧金山湾区。

中国之翼

飞行在战争、谎言、罗曼史和大冒险的黄金时代

社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

首航封，上海至广州航线，罗伯特·加斯特签名，写给威廉·格鲁奇。

小汤姆·**O.** 穆尔，**www.cnac.org**无偿提供

“洛宁**”**型水陆两用飞机停在黄浦江边。

南茜·艾利森·莱特无偿提供

中航在龙华机场的机库，**1930**年代早期。

南茜·艾利森·莱特无偿提供

威廉·兰霍恩·邦德。

托马斯·邦德和兰霍恩·邦德无偿提供

凯瑟琳·邓禄普·邦德。

托马斯·邦德和兰霍恩·邦德无偿提供

龙华宝塔，**1930**年代。

小汤姆·**O.** 穆尔，**www.cnac.org**无偿提供

中航道格拉斯**“**海豚**”**飞机首航，**1934**年。

爱德华·**P.** 霍华德拍摄

在长江三峡上的**“**洛宁**”**型飞机的机尾，**1930**年代早期。

朱迪思·**M.** 弗格森无偿提供

欧尼·艾利森，刚从对罗伯特·加斯特的无果搜索中归来，**1934**年**4**月。

南茜·艾利森·莱特提供

位于苏州河北岸的上海邮政总局。

爱德华·霍华德拍摄

中航在上海的总部，距离外滩仅一个街区。

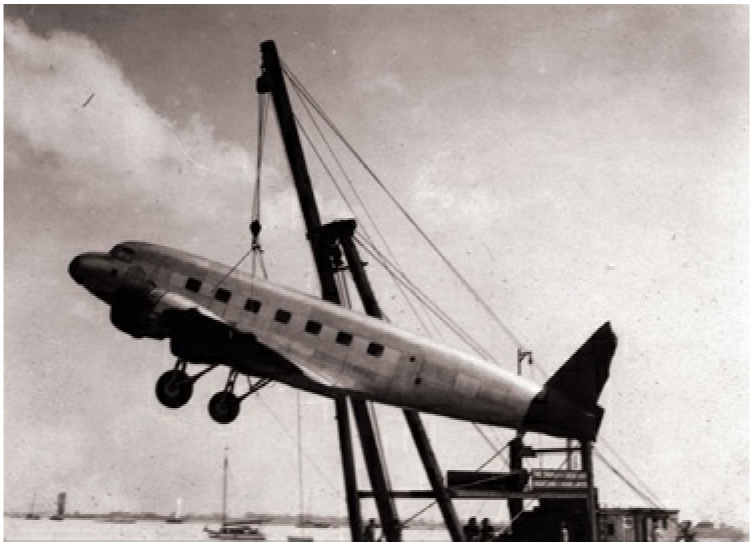
雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

中航第一批美籍华人机长，谭欢在、陈文宽和黄官悦，在史汀生**“**底特律人**”**型单翼机前。

黄官悦家族无偿提供

中航一架**“DC-2”**飞机在上海外滩上空的首飞，**1935**年。在右边突出的百老汇大厦下方的是位于苏州河河口的外白渡桥；左机翼翼尖略低处是国泰酒店；右机翼中段下方的方尖碑是欧战纪念碑；邦德于**1937**年**11**月**11**日在法租界外滩乘太古轮船公司的轮船**“**无锡**”**号离开上海，法租界在照片底部位置。

爱德华·霍华德无偿提供



中航一架**“DC-2”**飞机在龙华机场被吊上岸，**1935**年。

爱德华·霍华德无偿提供

给中航**“DC-2”**型**26**号飞机手工加油，可能在成都。

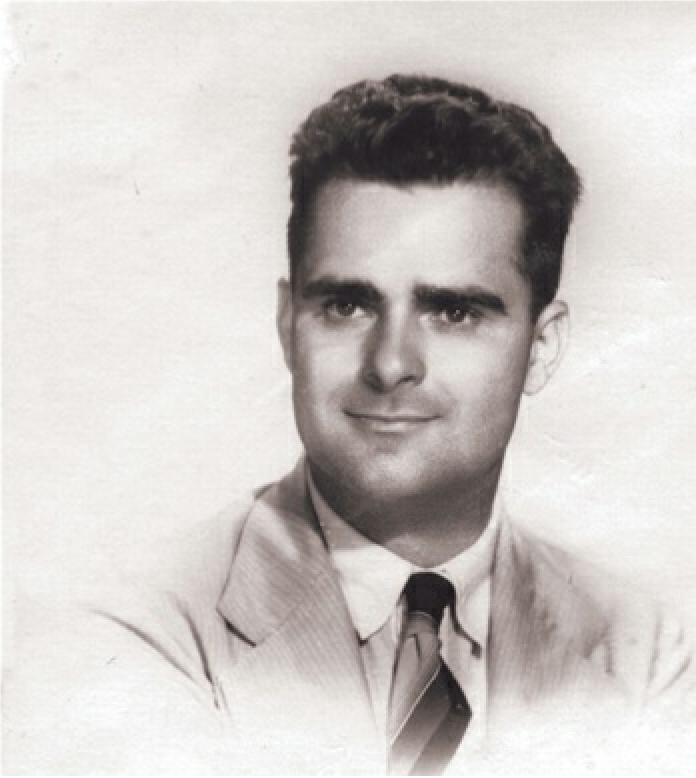
小**J. L.** 约翰逊无偿提供

给中航**“DC-2”**型**26**号飞机装载货物，可能在成都。

小**J. L.** 约翰逊无偿提供

1937年，龙华机场。在机库前停机坪上的是**2**架**“S-43B”**水陆两用飞机，中航曾在三号航线短暂使用过；**2**架**“DC-2”**和**1**架福特三发动机飞机；在草地上的是一架史汀生**“**底特律人**”**型单翼机和**“**洛宁**”**型水陆两用飞机。

小汤姆**·O.** 穆尔，**www.cnac.org**无偿提供



休米·莱斯利·吴士。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

希尔维亚·怀利和查尔斯·拉玛尔·夏普。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

哈罗德·比克斯比在上海外滩海关浮码头，准备和妻子及**4**个女儿疏散，**1937**年**8**月**17**日。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

在上海的街道上的大屠杀，**1937**年**8**月。

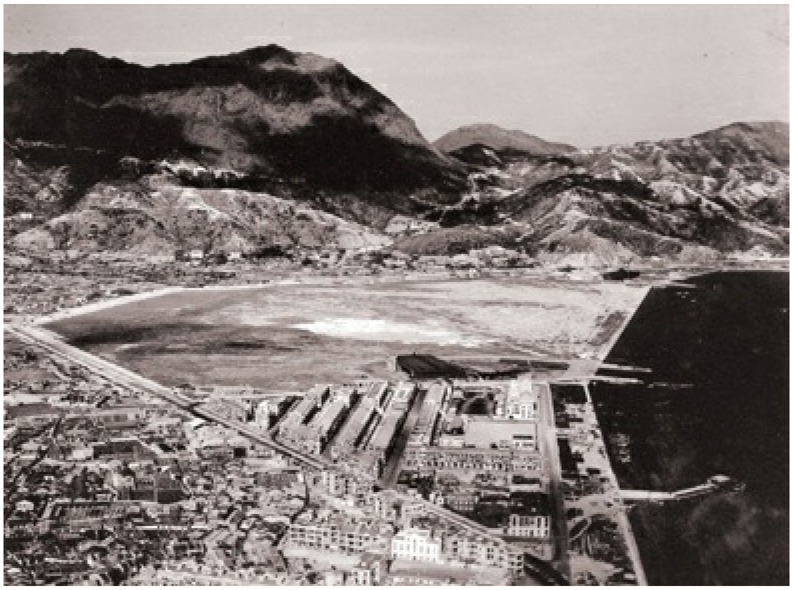
雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

“海军准将**”**式水上飞机在珊瑚坝机场边的长江水面上。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

珊瑚坝机场位于重庆下方的长江沙洲上，机场上摇摇欲坠的临时建筑，**1938**年：前景是一架**“**洛宁**”**型飞机的机身，左边是一架史汀生**“**底特律人**”**型单翼机，远处是**2**架**“DC-2”**。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供



香港启德机场，**1938**年：泊位处勉强可见泛美航空的马丁**“M-130”**型客机。

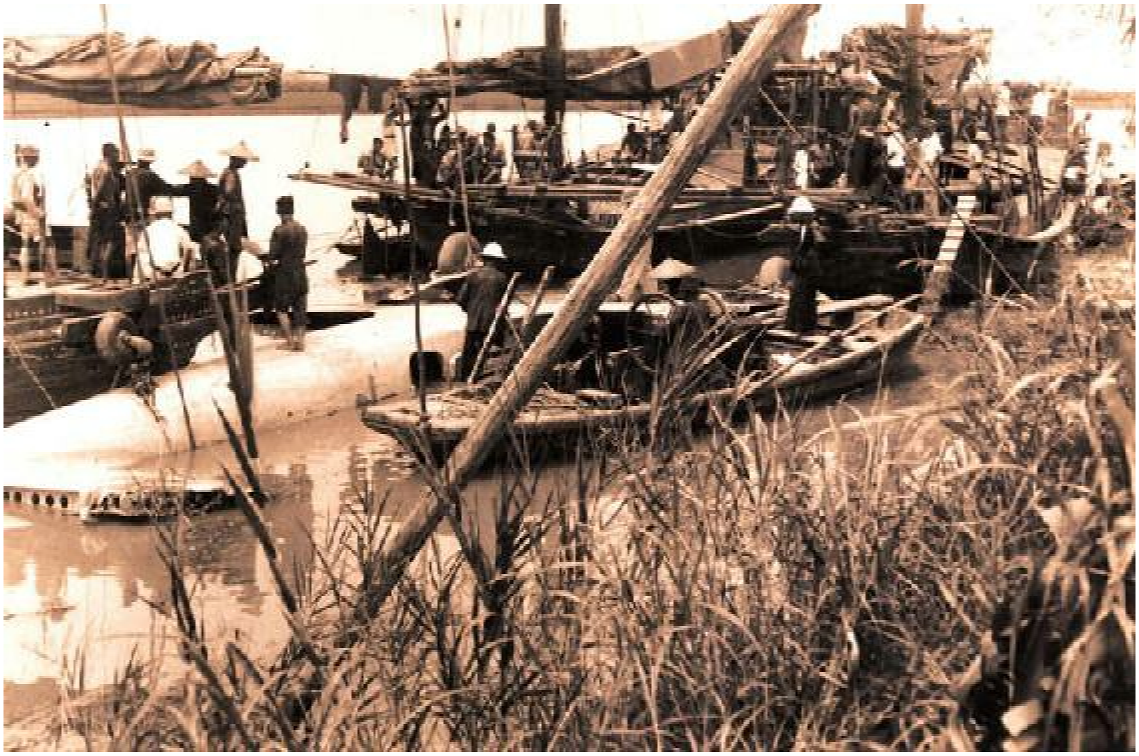
雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

香港港，**1938**年；在前景最大的建筑物是半岛酒店。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

格洛斯特酒店，中航香港办公室所在地。

小**J. L.** 约翰逊无偿提供



32号（**“**桂林**”**号）飞机于**1938**年**8**月被日机击落，对沉入江中的残骸的打捞作业。

泛美航空公司历史基金会与迈阿密大学图书馆无偿提供

中航人在香港，**1938**年。前：福克斯·肯特。第一排，从左到右：希尔维亚·怀利、姬兹·邦德、凯蒂·威尔克、肯特夫人、夏普、玛丽·玛格丽特·波特施米特、吴士。第二排：哈尔·斯威特、艾琳·哈夫利克、梅布尔·斯威特、玛克辛·伦纳德、欧文斯先生、罗亚尔·伦纳德、鲍勃·波特施米特。

雪莉·威尔克·莫斯利无偿提供

陈文宽，**1941**年；其背后是**"DC-3"**型**46**号飞机，人称**"**法国**DC-3"**，后来成为著名的**"DC-2 1/2"**。

经由小**J.L.** 约翰逊提供

“DC-2 1/2”，一只**“DC-2”**机翼被安装在一架右机翼被炸掉的**“DC-3”**的右侧；它满载乘客从宜宾出发经重庆飞回香港。

泛美航空公司历史基金会与迈阿密大学图书馆无偿提供

1937年在香港的**“**飞剪**”**号。

作者无偿提供

中航的一架寇蒂斯**“**康道尔**”**双翼水上飞机，**1941**年用该型飞机在香港和南雄之间空运香烟、锡和钨。

比尔·普赖斯家族无偿提供

1941年**12**月**8**日。中航人员在一次日本空袭中藏身于启德机场较高处的巨石掩体中。从左到右：机航组主任夏普怀抱着他的一只达克斯犬、泛美航空飞行员弗莱德·拉尔夫（戴白帽者）、嘉士拉机长、埃尔娃·**“**梅姬**”**·梅杰斯，埃米尔·史格德机长。

比尔·普赖斯家族无偿提供

中航的一架**“DC-2”**于**1941**年**12**月**8**日日本对香港最初的攻击中被炸毁。

比尔·普赖斯家族无偿提供

中航在汀江的飞行员宿舍，**1943**年。

吉弗德·布尔无偿提供

汀江至昆明飞行通道北部的丽江山脉。

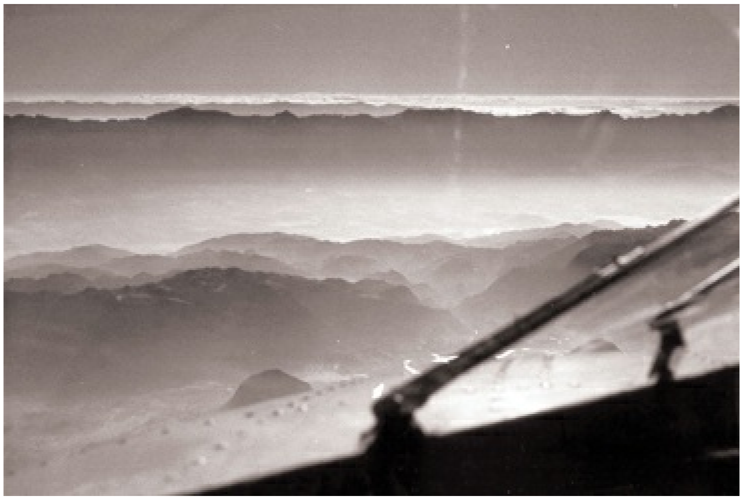
吉弗德·布尔无偿提供

皮特·古蒂尔，**1944**年。

皮特·古蒂尔无偿提供

驼峰的雪山。

珍妮特·多尔比·马尔斯无偿提供



萨尔温江（怒江）、湄公河（澜沧江）、扬子江（长江）三江并流峡谷地带的清晨。

吉弗德·布尔无偿提供

里奇·汉密尔和乔·罗斯伯特经过英勇的跋涉走出大山——穿着借来的衣服。

泛美航空公司历史基金会与迈阿密大学图书馆无偿提供

罗伯特·詹金斯、小熊埃尔默和里奇·汉密尔在加尔各答的巴利贡盖县，**1943**年。

皮特·古蒂尔无偿提供

中航**“C-53”**型**50**号飞机沿农村地区从汀江飞往加尔各答。

珍妮特·多尔比·马尔斯无偿提供

邦德的一家，**1943**年或**1944**年：威廉·兰霍恩，兰霍恩，托马斯·邓禄普，姬兹。

托马斯·邦德和兰霍恩·邦德无偿提供

2002年团聚时的中航老机长们在一架**“C-46”**的货舱内：迪克·罗西、弗莱彻·汉克斯、陈文宽、凯里·鲍尔斯、比尔·马赫，皮特·古蒂尔。这**6**位机长在驼峰上总共飞了至少**2400**次**——**考虑到美国陆军航空队将飞**100**次视为完成一个服役期，他们真的非常了不起。

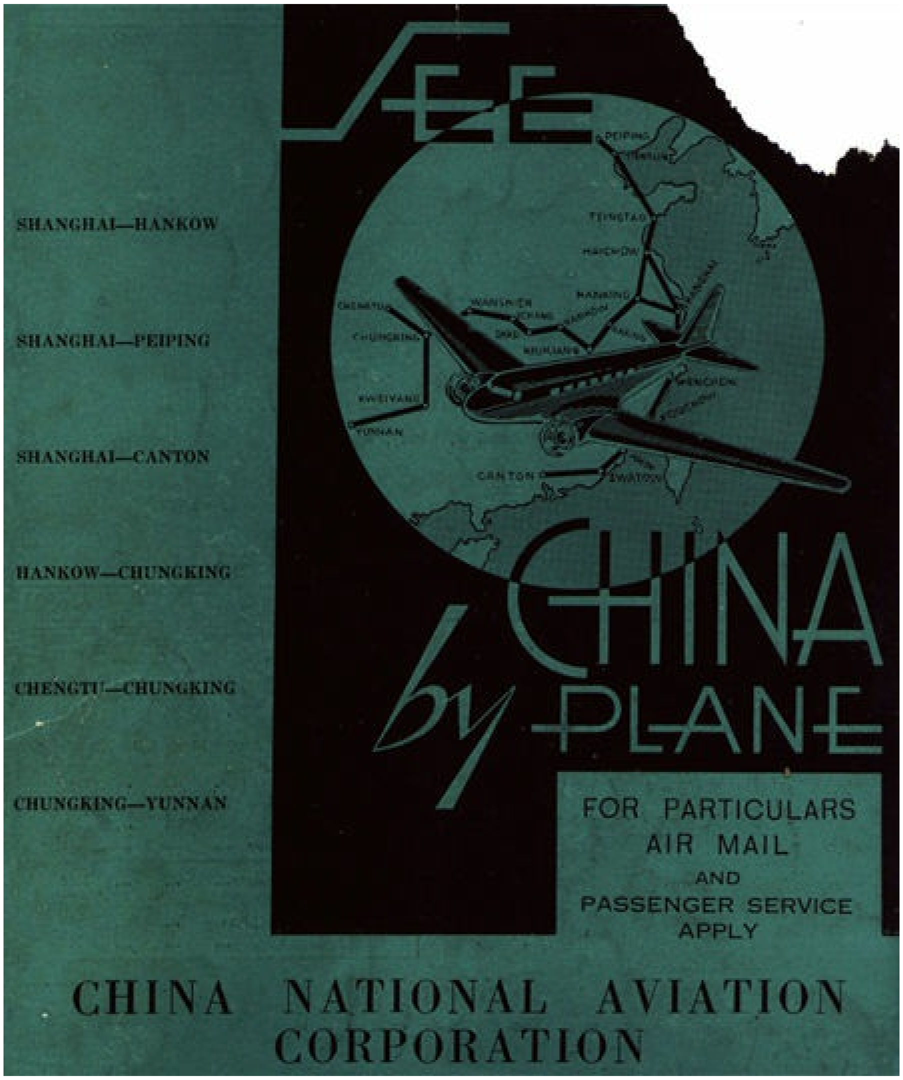
小汤姆·**O.**穆尔，**www.cnac.org**无偿提供

上海龙华机场。

作者无偿提供

吉米·福克斯的飞机残骸。

皮特·古蒂尔无偿提供



中国航空公司旅行宣传海报。

作者无偿提供

献给我的儿子瑞安·克劳奇（Ryan Crouch）

以及中国航空公司的男人和女人们

C.N.A.C.，即中国航空公司，是那些特殊企业之一，它的资本价值若以美元和美分计算可能仅与一家大型美国百货公司相当；但它在控制亚洲的争夺战中的真正价值，只能由历史来予以衡量。

——白修德（Teodore “Teddy” White），《中国最后的生命线》（“China’s Last Lifeline”），1943年5月《财富》杂志

目录

- 中文版序
- 作者的话
- 中国地名拼音对照表
- 1931年冬
- 第一部分 中央帝国
  - 1 1931年的圣帕特里克节
  - 2 “你对付不了这些飞行员”
  - 3 “这家航空公司是合资伙伴关系”
  - 4 蛋糕与香槟
  - 5 三号航线
  - 6 一个泛美航空的男子和一个叫姬兹的女子
  - 7 最后的浪漫时光
- 第二部分 战争
  - 8 天崩地裂
  - 9 救兵
  - 10 11月的上海
  - 11 复活
- 第三部分 随风漂泊
  - 12 临时首都
  - 13 “桂林”号事件
  - 14 汉口疏散
  - 15 与蒋夫人会面
  - 16 轰炸季节
  - 17 室性心动过速
  - 18 一个机翼和一个备件，无须祈祷
  - 19 “那些飞机是日本的！”
- 第四部分 驼峰
  - 20 在战斗中

    - 21 “对我们来说，五年前就开始了”
    - 22 卡在基岩边缘
    - 23 “我们将在余生不断谈论此事”
    - 24 不算最糟糕的打仗方式
    - 25 失去一个朋友
    - 26 命中注定
    - 27 黄金任务
    - 28 残局
- 后记
- 鸣谢
- 参考文献
- 注释
- 索引

中文版序

〔美〕格雷戈里·克劳奇

在我研究和写作本书的8年间，我最大的希望是，《中国之翼》能使那个激动人心、非常重要却又几乎被遗忘在太平洋两岸的故事重见天日。

事情并不总是这样的。真的，在不太久远的1930年代和1940年代，航空是当时世界上最令人兴奋的行业，中国航空公司（中航）的冒险经历天下知名。《中国之翼》主要是通过威廉·兰霍恩·邦德的观察和经验讲述那些故事。正当中国为实现统一与现代化、摆脱殖民剥削的枷锁、驱逐残酷的外侵、解决自身的政治命运和跻身世界上最伟大国度之一等目标而奋斗之时，作为一个美国高级管理人员，邦德义无反顾地将自己的命运与一家致力于将航空的益处带给中国的公司绑定在一起。邦德的故事始于1930年代初，历经长江三峡湍急的水流中的脆弱的帆船舢板上空的开放式驾驶舱的双翼飞机上对冒险行动的反复协商，最终在开拓了自由中国的空中生命线，飞越险峻的驼峰航线沿途的崇山峻岭的圆润而现代的飞机上达到了顶峰。

邦德是个出身卑微的普通人。虽然平衡那些相互竞争的利益关系常常把他推向困难和危险的境地，但他依旧在为美国、泛美航空公司和中国服务的过程中提升了自己，获得了成功和名望。因此，《中国之翼》一书中包含了许多与现代读者相关的经验教训，因为威廉·邦德和中国航空公司提供了一个完美的镜头，透过它可以深入研究中国和美国之间

的历史关系——而21世纪的中美关系必将成为世界上最重要的双边关系。我们希望，在未来的岁月里，这两个国家可以如同在中国航空公司里的中国和美国伙伴那样，处理好彼此间复杂的关系。

至此，无须赘言，我很自豪地向汉语读者呈现这本《中国之翼》。它，毫无疑问，是有史以来最伟大的中美合作关系的故事。

那是一场什么样的历险……

格雷戈里·克劳奇

于美国加利福尼亚州核桃溪

2014年12月

作者的话

说说地名

这是一部与时期相关的作品，本书中讲英语的主人公们曾造访北京（Peking），即北平（Peiping），而不是北京（Beijing），开通飞往重庆（Chungking）而不是重庆（Chongqing）的航线，在黄浦江（Whangpoo River，而不是Huangpu River）上航行，旅行到汉口（Hankow）而不是武汉（Wuhan），谈论广州（Canton）而不是广州（Guangzhou）。这些句子中的第一个地名拼写表达引自在汉语拼音系统未出现之前用于将中文音译成英文的威妥玛式拼音系统，而第二个地名拼写表达则来自1958年中国政府引入的汉语拼音系统，汉语拼音提供更现代的音译方式。经慎重考虑并冒着可能引起混乱的风险，我选用威妥玛式拼音系统以表达地名，如同这个故事中的人物一样生活在那个时期。为偏好现代音译方式的读者需要起见，我增加了并列威妥玛式拼音和汉语拼音系统表达的地名附录以供参考。

说说来源

这不是一部虚构作品。当我刚开始发现这个故事时，我曾希望把重点放在1942年至1945年中航的驼峰飞行上。我知道中航飞越驼峰的探险先于珍珠港事件，但曾认为，虽史料丰富多彩，但来源颇为匮乏，因此不认为自己可以生动地讲述这段历史。而现存的关于那个时期该航空公司历史的书籍，即使令爱好者着迷，但其读者对象仅限于极少数当年在

该公司工作过并仍存活于世的人，而不是广大的读者群。令我快乐的是，我错了：调查越深入，所发现的有关1930年代的材料就越多越好——大量与中航相关的资料为许多大学的档案室收藏；其余的重要原始材料保存在私人手中。我尽我所能收集各种资料，阅读、思考、做笔记，甚至数度烧坏复印机，我自信世界上最全面的中航档案目前存放在我的文件柜中。那些原始来源的资料，加上散落在各式各样的报纸、杂志和书籍中的材料，再加上对传奇亲历者的广泛访谈，构成了我重建美国进入第二次世界大战之前中航的戏剧性故事的材料。

值得庆幸的是，1930年代和1940年代做生意都是通过书信方式，类似电子邮件之大量应用于现代商务。本故事的主人公威廉·兰霍恩·邦德（William Langhorne Bond）所写的信在详细叙述重要对话、事件、决策以及有关的故事、笑话和精辟的旁白时，脉络清晰，酣畅淋漓，常有精致的细节。因为有很多人与他通信，这些信件有许多得以留存了下来［泛美航空的哈罗德·比克斯比（Harold Bixby）和邦德的妻子姬兹（Kitsi）似乎是邦德最勤奋的通信者］。邦德知道自己亲历了一个令人难以置信的故事，便在晚年开始撰写他在中国的经历的回忆录。可悲的是，他未能全部完成便与世长辞，只写作了按照年月顺序至1942年中期的故事，但他留下了长达600多页的手写笔记和手稿，这对于任何年逾九旬的老人都是令人印象深刻的成就，更别说他从未写过书——这些都是邦德曾在亚洲时表现得那么好的自律和坚韧等品质的证据。多年以后，詹姆斯·E. 埃利斯（James E. Ellis）将这些原始材料整理成《为战火交困的中国飞行》（*Wings for an Embattled China*，简称《飞行》）一书，由理海大学出版社（Lehigh University Press）于2001年出版。

据我看，《飞行》是很重要的资料来源，但有缺陷，它将许多事件的时间框架套错了。邦德还没来得及将他根据回忆记录下来的草稿与当年他自己写的信件进行核对便已去世，情有可原；不过，在个人逸事范围内，邦德的记忆一般来说非常准确——有他的当时的记录为证。此

外，《飞行》中的人物有浓重的谐谑韵味，多段说明性对话似不真实。为了清晰、简洁和合乎情理，我在压缩许多对话的同时试图保留说话者的语态、风格和实质性内容，而邦德在其现代通信中处理相同的对话时亦暗示或记录相同的内容，因此我相信我的取舍是令人信服的。

《中国之翼》一书中1942年前的大多数对话是在综合了诸多来源的基础上萃取出来的，这些来源包括了邦德的《飞行》一书、当时的通信及其接受其他历史学者采访中的记载，其他亲历者的第一手材料和笔者对陈文宽（一位卓越非凡的人，曾于1933年至1945年在中航飞行，具有令人敬畏的精确记忆）的多次采访。珍珠港事件之后的对话也来自类似的综合来源，但由于我能够会见如此多经历过那个时期的中航老人而掺杂了更为丰富的个人访谈。

我最强烈的愿望是能还他们的故事一个公道，这是个很棒的故事。

说说历史

本书中的人物对于明天将要发生的事的了解程度和我们今天是一样的，那就是说，知之甚少。未来对他们和我们揭示自身的方式是一样的，那就是，一分钟一分钟地展露。他们面对未来所运用的人类工具是：勇气、想象、智慧、幽默、恐惧和焦虑；他们的生活方式和我们今天一样，吃喝、战斗、睡觉、做爱和工作，近乎完全无视明天会带来什么，幸运者能够对明天发生的情况一笑而过。一个人只有当他真的知道后才能明白自己知道什么。没有预定的结局，没有命运，许多事情都可能发生，但只有一件事是肯定的，那就是历史。历史让一切都并非不可避免。不过这些都是后见之明了。除此之外，历史就像生活，是一个有各种可能的结局的混沌矩阵，关于人们所做的选择，人们采取的行动。将这些去粗取精，就成了传承给我们的此时此刻。这是一个故事，一个关于飞行的故事，一个关于一家航空公司和在20世纪的关键时刻建立它的人们的故事。它刚好也是真的。

中国地名拼音对照表

Wade-Giles	Pinyin	
威妥玛式拼音	汉语拼音	汉语
Amur River	Heilong River	黑龙江
Bias Bay	Daya Bay	大亚湾
Bubbling Wells Road	West Nanjing Road	静安寺路（今南京西路）
Canton	Guangzhou	广州
Changch’un	Changchun	长春
Changsha	Changsha	长沙
Chapei	Zhabei	闸北
Chengchow	Zhengzhou	郑州
Chengtu	Chengdu	成都
Chiating	Jiading	嘉定

Chienkiang	Zhenjiang	镇江
Chungking	Chongqing	重庆
Chungshan	Zhongshan	中山
Fongpang Road	Fangbang Zhonglu	方浜中路
Formosa	Taiwan	台湾
Fukien Province	Fujian Province	福建省
Gulf of Chihli	Bohai Sea	渤海
Hainan Island	Hainan Island	海南岛
Han River	Han River	汉水
Hangchow	Hangzhou	杭州
Hankow	Hankou（Wuhan）	汉口（武汉）
Hanyang	Hanyang（Wuhan）	汉阳（武汉）
Hengyang	Hengyang	衡阳
Honan Province	Henan Province	河南省
Hongkew	Hongkou	虹口
Hong Kong	Hong Kong	香港
Hsuchow	Xuzhou	徐州

Hunan Province　　Hunan Province　　湖南省

Hungjao　　Hongqiao　　虹桥

Hupeh Province　　Hubei Province　　湖北省

Ichang　　Yichang　　宜昌

Jehol Province　　Rehe Province（no longer a province in the PRC）　热河省（不再是中国的一个省）

Jessfield Park　　Zhongshan Park　　中山公园

Jiangsi Province　　Jiangxi Province　　江西省

Kaifeng　　Kaifeng　　开封

Kansu Province　　Gansu Province　　甘肃省

Kialing River　　Jialing River　　嘉陵江

Kiangsu Province　　Jiangsu Province　　江苏省

Kiangwan　　Jiangwan　　江湾

Kiating　　Leshan　　乐山

Kirin　　Jilin　　吉林

Kowloon　　Kowloon　　九龙

Kunming　　Kunming　　昆明

Kwangsi Province　　Guangxi Province　　广西壮族自治区

Kwangtung Province	Guangdong Province	广东省
Kweilin	Guilin	桂林
Lanchow	Lanzhou	兰州
Luchow	Luzhou	泸州
Lukouchiao	Lugouqiao	卢沟桥
Lunghwa	Longhua	龙华
Macau	Macao	澳门
Min River	Min Jiang	闵江
Minghong	Min Hong	闵行
Minya Konka	Gongga Shan	贡嘎山
Mount Omei	Emei Shan（Mount Emei）	峨眉山
Mukden	Shenyang	沈阳
Namyung	Nanxiong	南雄
Nanchang	Nanchang	南昌
Nanking	Nanjing	南京
Nantao	Nanshi	南市
Nantung	Nantong	南通

Peiping	Beijing	北京
Peking	Beijing	北京
Pootung	Pudong	浦东
Shanghai	Shanghai	上海
Shansi Province	Shanxi Province	山西省
Shantung Peninsula	Shandong	山东
Shasi	Jingzhou/Shashi	荆州市/沙市
Shensi Province	Shanxi Province	陕西省
Sian	Xi’an	西安
Siccawei Creek	Zikawei Creek	徐家汇
Sikang	Xikang	西康
Soochow Creek	Suzhou Creek	苏州河
Suifu	Yibin	宜宾
Sungari River	Songhua River	松花江
Szechwan Province	Sichuan Province	四川省
Tahu Lake	Taihu Lake	太湖
Taierhchuang	Taierzhuang	台儿庄

Tali Mountain	Dali Mountain	大理山
Tathong Channel	Nam Tong Hui Hap	蓝塘海峡
Tientsin	Tianjin	天津
Tri-cities	Wuhan（Hankow，Hanyang，Wuchang）	武汉（汉口，汉阳，武昌）
Tsingtao	Qingdao	青岛
Wangping Road	Shandong Road between Fuzhou and Nanjing roads	山东路（福州路和南京路间段）
Whangpoo River	Huangpu River	黄浦江
Woosung	Wusong	吴淞
Wuchang	Wuchang（Wuhan）	武昌（武汉）
Wuchow	Wuzhou	梧州
Wushan Mountains	Wushan Mountains	巫山山脉
Yangtzepoo	Yangpu	杨浦
Yellow River	Huang He	黄河
Yenan	Yan’an	延安

1931年冬

这是一个变化无常的时期。几年前看起来还繁花似锦、稳稳当当的未来，因从天而降的灾祸而像晨雾般消逝，接踵而来的是第一次世界大战，那些年头是任何美国人能够想得起来的最好时光，一位作家称之为“爵士时代”。当然，回想起来，人们本该知道这好景不长，但是，直至股票市场崩盘之后的一年，当一轮令人头晕目眩的银行倒闭浪潮席卷全国、恐惧直刺美国老百姓的心脏时，痛苦的真相才慢慢地显露出来。

欧洲也感染了经济低迷，德国尤为严重，大规模的失业和天文数字的通货膨胀加剧了战败后才建立起来、羽翼未丰的共和国的动荡。1930年夏末，纳粹党许诺为全国人民提供工作机会和面包，并承诺了最终有名无实的民主，近650万德国人受此蛊惑，将选票投给了纳粹党及其党徒的好战行为准则。虽然纳粹党在选举中没能赢得议会多数席位，但因为阿道夫·希特勒发誓要统一、净化和增强涣散的民族，使之成为欧洲和世界的主人，由此成为德国政坛的主导力量。

在亚洲的日本岛上，一个类似的景象也在信奉“皇道”的军国主义狂热者中崛起，他们梦想破坏新生的民主，使东方臣服于统一和谐的日本国威权。不可避免的，帝国梦使他们将目光投向亚洲大陆，中国在经历了一个世纪的外国殖民入侵和大清王朝崩溃后倒卧在地，国家的传统权力削弱，任人宰割。

在这个想成为霸主的大国看来，世界充满了机会。对他们来说，西

方的民主国家看起来很弱小，这些国家饱受经济困难折磨，因在佛兰德斯[1]和法国北部的战壕里经受过的恐惧而瘫软无力，没有进行战争的勇气。他们中许多人预见资本主义和民主将会灭亡，即使是强盛的英国和美国亦概莫能外。诅咒个人解放、政治自由和言论自由等理想的势力在世界范围内渐变强，它将具有创造力、诚实、正直和非凡毅力的男人和女人们把这些价值观贯彻到更为安全的基础上。

经过这一切后，有了航空。航空是那个时代最令人兴奋的技术，在许多方面，它代表了希望和通向更美好的明天的途径。由内燃机驱动，先是用木头、涂料、帆布，后来用经久硬化的铝合金做机翼，人类终于摆脱了地球的束缚，飞上天空，实现了无数代人的梦想。第一次世界大战证明了飞机在军事上的用途，1920年代航空在民用方面崭露头角。随着巡回表演队、企业家和实业公司蜂拥而上将其资本化，航空公司在世界各地兴起。航空可以取得的成就仿佛无可限量，人们在云端翱翔，飞越道路、河流和铁道，感觉直通未来。航空看起来肯定会改变所有的一切。它的诱惑力能驱动一个人前往世界的另一边……

---

[1] Flanders，欧洲名地，包括现在比利时及法国的各一个地区，因战争分裂，在两次世界大战中均受重创。——译者注

第一部分 中央帝国

1931年**3**月**17**日至**1937**年**7**月**6**日

“中国是世界上最大的国家之一，但由于在不小的程度上缺乏交通设施，她还没有彻底统一。”

——蒋介石，1931年

1 1931年的圣帕特里克节

1931年3月17日，圣帕特里克节（Saint Patrick’s Day）。在中国大陆的东部边缘，上海的母亲河黄浦江汇入浩荡的长江，初春料峭的阵风在停泊于吴淞口东北绵延数英里的深吃水船间穿行。[1]由于黄浦江口水面下密布着由较大江流造成的泥堆暗障，吃水太深的跨太平洋班轮“日本皇后”号（Empress of Japan）无法穿越，不得不由一只驳船接载“日本皇后”号上的乘客溯江而上走完最后十几英里到达上海。驳船轻巧地泊靠在大船边，汹涌的波涛从两个船体间呼啸而过，涌起大朵浪花。威廉·兰霍恩·邦德（William Langhorne Bond）快步走下跳板登上驳船，竖起大衣领并将浅顶软呢帽紧紧扣在头上，帽檐下露出几缕短直而微红的头发，上唇边的“牙刷”胡子超过嘴角，凸显出他的瘦脸，锐利的灰蓝色眼睛和看起来似曾断过的弯曲鼻梁惹人注目。[2]邦德今年37岁，家住美国弗吉尼亚州彼得斯堡（Petersburg），此前曾任大型建筑工程工头，最近接受了一份在中国的工作，他从美国出发往中国绕地球走了半圈前往中国，但对即将接手的工作几乎一无所知。

邦德在驳船上找了个座位，但无法坐稳，于是很快回到甲板上，双手并拢点燃了一支香烟，然后前臂搭在右舷围栏上向远处眺望，只见长江北岸远在十英里之外，如此开阔的江面令他觉得仿佛依然在海上。没有人知道长江的源头在哪里（邦德喜欢这种感觉），也许，那只是几千英里之外青藏高原边缘一些无名的涓涓细流。但当长江以震撼之势从高山源头呼啸而下并在中国东部低地起伏盘桓，裹挟了无数的小溪、细泉和小河流之后，成长为真正的庞大水兽，通过50英里宽的河口将大水喷入东海。邦德在横渡太平洋时读了些汉学家的书，这些书认定长江是主导中国文化演变的唯一最强大力量。在许多方面，长江的确就是中国，

这条统一的大动脉贯穿着这个国家的心脏，没有这条大动脉这个国家就不可能存在。长江盆地是人口水文的交集，地球上足有十分之一的人口依赖长江盆地水域生存，世界上没有任何其他的江河能如长江那样，对于如此众多的人这么重要。任何生意人都会看出长江是通往全球最大潜在市场的途径，上海市位于这一伟大河流的河口附近，自然成为控制该门户的关键。1840年代，英国炮舰轰开了中国中部的贸易大门，自此之后的90年里，淘金者从世界各地蜂拥到上海做生意。就在邦德加入淘金者大军的此时此刻，已被内忧外患缠身近一个世纪的中国，正为统一国家、实现现代化、释放长期被压抑的潜能以屹立于世界伟大民族之林的目标而奋斗，这注定是20世纪伟大的戏剧性的大事件之一，邦德渴望通过他的新工作在这一舞台上施展拳脚。

甲板上水手们解开缆绳，引擎咆哮着，把接载驳船驶入黄浦江。越过河堤看到的中国陆地绿中带灰，令人惊讶地平坦。一座低矮弧状的山，宛如一袋大米，坐落于两江的汇合处，显现了唯一隆起的轮廓。从船护栏向外望，黄浦江水带有一种油腻腻的黄色，接载驳船驶进上行的船流中，拖轮在头里牵引着编列成队的驳船破浪前进，驳船上满载沙子、碎石和煤块。江上，晾晒在中国式平底帆船[3]护栏上的衣服随风互相拍打着，补丁斑驳的棕色船帆由破开的竹片支撑展开，顶着微风，就像破旧的舞龙戏里龙的翅膀；甲板上填塞满了农产品的木制小舢板在浅滩上滑行，舢板上的人——好像是一家子——在碰上大船驶过留下的尾波时便高声咒骂。接载驳船经过一艘抛了锚等待退潮的“蜜糖驳轮”[4]时，邦德看到驳船上满载着的上海“夜香”[5]堆积到了腐朽的船舷上缘，不禁向后退。

船只轰鸣着继续上溯，贸易缺乏管治的迹象更为明显。走了没几英里，当时在远东称为“货栈”的仓库出现了，货栈分列在大江两岸，砖结构的四层货栈没有窗户，满布尘垢。货栈码头上，长颈鹿脖子似的起重机起起落落，把货物堆上锈迹斑斑的汽船，一帮一帮的码头工肩挑背扛

地将较小的货物装到系泊在汽船上的帆船和舢板上。身着粗蓝布衣的苦力，背负着超乎常理的重负，沿着江两岸所有的滨水地带列队成行；汽车、卡车、手推车和独轮手推车在这些苦力中间拥挤地穿行；建筑物房顶上林立着用英文和中文兜售产品的广告牌。西岸边，上海电力公司新建的杨树浦发电站的三根大烟囱排出绵延的烟羽，与许多其他工厂的烟囱排出的烟所形成的缕流并排涌入空中。这是由坚韧不拔的工业化造成的混乱场面，毫不古雅，了无画意。

前方，黄浦江绕向东南，上海外滩上大量的建筑物随着浦东弯道的拉近逐一进入邦德的视线，灰色的建筑物沿市中心堤岸展开足有半英里长，这是苏伊士运河以东最著名的都市景观，而且是西方帝国主义势力在中国的核心。从结构上说，邦德对这些建筑无法品出一丝中国味的灵感。他辨认出了华懋饭店[6]的笔直艺术装饰线和绿色金字塔形状顶层，高耸于海关大楼中央的钟楼（人称“大清”）和汇丰银行的圆顶。这些建筑物予人深刻印象，而非艺术韵味；令人叹为观止，却非美轮美奂；还充斥着颇多的哥特式建筑的军事震慑的意味，倒是大江上航行和混乱状况最惹人注目。邦德从未见过如此繁忙的水域，商人们将上海列为世界最繁忙的港口第五位，但这个排行肯定只是基于吨位数。就纯粹的疯狂忙碌而论，很难想象在世界其他地方会有更多种多样的船舶，水路上往来着几十种船：帆船、舢板、驳轮、拖船、海岸汽船、货轮、驳船、军舰等，渡轮径直横穿交通主航道急驰过江。邦德的驳船穿越横跨苏州河河口的钢结构桥——外白渡桥后接近外滩，外滩的江流中心停泊了船尾栏杆飘扬着军旗的军舰。这些军舰有深海巡洋舰、驱逐舰、小型护卫舰，还有从上游巡逻站下来的浅吃水炮艇，邦德认出了英国的米字旗、美国的星条旗、法国的三色旗、日本的太阳旗，还有一面应该是墨索里尼的意大利国旗。破旧的舢板在军舰旁摇着橹，准备着争抢从军舰的斜孔中排出的残羹剩饭。

驳船停靠在“大清”前的一座浮桥边。邦德紧张地走下跳板，一大群

人蜂拥而至，黄包车车夫和出租车司机紧贴着他的脸要求被雇用，小贩在油腻腻的帆布遮篷下叫卖着货物。有轨电车咣当咣当地响着通过铺设在马路上的轨道，汽车在车水马龙中用刺耳的喇叭声拼挤向前，成群结队的两轮人力黄包车在骚动中穿梭往来，倒地的乞丐向路人猛地伸出畸形的手臂，船用发动机在江中咆哮。邦德环顾四周，不知所措。

一个招手的身影吸引了邦德的目光，乔治·康拉德·韦斯特维尔特（George Conrad Westervelt）突破江边混乱的重围来到邦德身边，邦德和他握手，明显地松了一大口气。[7]忽听汽车喇叭声大作，一辆新型号的帕卡德轿车（Packard）疾驶而过，四个健硕的、板着脸的白种人站在帕卡德的脚踏板上，弯曲着手肘抓牢车顶的把手，前边的两个举着手枪，旁边两个位于乘客窗边的肩挎轻机枪。邦德瞥见在后座上的是一个身着黑西装的中国人。韦斯特维尔特向邦德解释，这些哥萨克人是那个有钱的中国人的保镖。自从列宁的布尔什维克夺取政权后，数以千计的白俄罗斯难民涌进法租界。

韦斯特维尔特是个退休的美国海军上校，个头矮小，生性好斗，海军学院的同班同学给他起了个绰号叫“刺儿头”。他娶了邦德的姨表妹丽塔·兰霍恩（Rita Langhorne），于两年前（1929年）引领邦德加入寇蒂斯飞机与发动机公司（Curtiss Aeroplane and Motor Company，简称寇蒂斯公司）。自从1927年春天查尔斯·林德伯格（Charles Lindbergh，通常称林白）飞越大西洋起，邦德就一直渴望进入航空界。当林白进行他的飞行壮举时，邦德是俄亥俄州一个建筑工地的工头，他自第一次世界大战结束从法国回到弗吉尼亚后，一直从事建筑工程管理，已经做了大量工程，修建了许多公路、铁路路基和桥梁，因而成为公司股东。遗憾的是，这个工作已经失去了挑战性，项目虽然越做越大，却鲜有新意。林白不一样。林白是一个行动派。他比邦德小九岁，乐意并主动去做这种伟大的事情。邦德并不是一个把钱花在无聊事情上的男人，但在林白的飞行之后，他付现金给一位特技表演飞行员用飞机搭载他从俄亥俄州的

一个牧场起飞。

当邦德坐着飞机飞越建筑工地时，没有料到他正在修建的路基看上去如此平淡无奇。每一天，航空都在改变着世界，而他，却在肮脏的俄亥俄州建筑工地上墨守成规地干活，随着四季的更替而日晒雨淋、挨冷受冻。也许，是时候调整方向了，如果不赶快转换，他很可能会以修筑公路和铁路路基度过他的余生。

感知到航空的潜力的不光是邦德一个人，林白的飞行之后，整个美国掀起一股对飞机的狂热。仿佛大伙儿突然间同时意识到，航空可以重塑世界，并从中大获其利。华尔街的大鳄们声称，无线电和航空之类的新技术改变了商业规则：生意会做得更快更好，新市场会打开，旧市场会扩大，而利润会以几何倍数增长。[8]航空公司帮助股票市场获得了历史上最辉煌的收益。有4个大集团力争主导这个新产业，寇蒂斯公司是其中之一，此外还有联合飞机运输公司（United Aircraft and Transport Company）、航空公司（Aviation Corporation）、莱特航空公司（Wright Aeronautical Corporation），投机者认为寇蒂斯飞机与发动机公司具有特别好的前景。寇蒂斯公司通过其20个附属公司涉足航空产业大馅饼的方方面面，但不是每一个方面都赢利，事实上大多数都没有赚钱。但产业蓬勃发展，前程未可限量，1928年制造的民用飞机比1926年多了5倍。1928年，寇蒂斯公司的股价涨了一倍，第二年又翻了一番，临近年底时，寇蒂斯公司股票每股达192美元，与1924年每股仅4.50美元相比，利润惊人。航空公司的业务迅速扩大，从1926年到1928年，飞国内的航空公司如西部航空快运（Western Air Express）、洲际航空运输（Transcontinental Air Transport）、国家航空运输（National Air Transport）、东方航空（Eastern Air Lines）和西北航空（Northwest Airways），将美国国内航线的里程增加了五倍。国际上，新近成立的泛美航空公司迅速成长，从简陋的佛罗里达州—哈瓦那航线延伸到越过加勒比海，扩展至中、南美洲。航空几乎成了每天的头条新闻。

1928年，邦德花了一整年时间深思熟虑改变职业生涯的事。[9]当他审视完所有需要考虑的方面时，改变就不是困难的抉择。邦德把手头的项目干完后便辞去了在建筑公司的职务，卖掉股份，开始寻找航空业的空缺职位。乔治·韦斯特维尔特为他提供了入口。

韦斯特维尔特退伍后加入寇蒂斯公司，负责督管其飞机制造厂。1929年6月，他要找个信得过的人调查一处陷入困境的房地产项目——价值100万美元的寇蒂斯-凯普伦尼公司（Curtiss-Caproni），这是寇蒂斯众多的子企业之一，建在切萨皮克湾（Chesapeake Bay）海滩上，位于巴尔的摩以南几英里，靠近洛根机场（Logan Field）。该项目的进度已经远远落后于时间表。当韦斯特维尔特的妻子说起她的姨表弟想在航空界找个职位，韦斯特维尔特邀请了邦德去看看。

该厂的目的是为海军制造水上飞机，一位穿着笔挺的白色夏季军装的海军将官带领邦德参观了整个建筑工地，邦德立刻看出那个工头不可能带领水手们去逛妓院[10]。转完后，海军将官正色问道："你能把这个厂盖完吗？"[11]

"我这辈子都是个和泥土打交道的家伙，修铁路、挖隧道、开公路。但我从来没有盖过工厂。"

"我没问你这个，我问的是你能否完成这项工作。"

"能，先生。我会做些加减运算以及阅读进度表，我保证我可以做得比现在好。"

邦德没问薪酬就接受了工作。要务先办，他告诉自己：先得到这份工作，进入航空界。[12]

邦德开始工作后的几个星期，寇蒂斯公司和莱特航空与基斯顿飞机公司（Wright Aeronautic and Keystone Aircraft）合并组成了寇蒂斯-莱特

公司（Curtiss-Wright Corporation），于是邦德在美国最大的航空公司中有了工作。[13]不幸的是，镀金的期望助长了与实体经济数据不相符的投机行为。[14]钢铁产量下跌；货车运量萎缩；房屋建筑量下降；工业生产衰退。股市在9月和10月的头三个星期大幅震荡，然后，1929年10月29日星期二，股价暴跌，这是华尔街历史上最严重的单日崩盘。航空股是受打击最严重的一类，在随后的交易日中股价继续狂跌，寇蒂斯-莱特的股票暴跌了70%。

股市崩盘并没有影响到大多数的美国人，因为40个人中只有1个人炒股。接着开始了银行倒闭潮，并持续了整整两年，使痛苦的经济衰退变为这个国家最严重的大萧条。1929年，几乎没有人将华尔街的惨败和经济的放缓看作美国商业的繁荣—萧条周期中的正常衰退。1930年很糟糕，但不至于是地球毁灭式的打击。失业率接近9%，国民生产总值下跌12.7%，早在1921年衰退中，全国国民生产总值就已下降高达24%，而后迅速恢复。然而，对于寇蒂斯-莱特公司，1930年是一个不折不扣的灾难，寇蒂斯-莱特的财富因大量投向航空各个方面的大规模扩张中而不能流动，经济衰退令公司陷入严重的扩张过度。[15]1930年下半年，邦德完成切萨皮克湾的工厂的建造，但工厂闲置，他作为一个光荣的看守待在那里。在他大量的业余时间里，邦德学习飞行。寇蒂斯-凯普伦尼公司与巴尔的摩市的合同约定工厂一旦建成就要保证缴纳公用事业费，邦德把这当成自己的事，劝说市长将收费推迟至工厂投产，这项建议为公司节省了3万美元（约合现代38万美元），也标志着邦德适合担当更大的责任。

寇蒂斯-莱特的现金伤口之一在中国，它投资50万美元获得中国航空公司（中航，China National Aviation Corporation，简称CNAC）45%的股份，中航的中方伙伴是成立了三年半的蒋介石的国民政府。[16]这个合资项目只是寇蒂斯建立其环球航空网络的宏伟计划的一部分，除此之外，寇蒂斯对其航空公司全面资本化尚有58.5万美元的缺口，因而公

司领导层派乔治·韦斯特维尔特到东方来判断是否应该继续支持中航项目（当时寇蒂斯的投资约合现代1400万美元）。

在中国，韦斯特维尔特发现了十分明显的业务和技术问题，还发现外国侨团中有一股微妙的势力在部署反对中航，实际上许多外籍商人希望中航失败。中航是史上第一个由中方占有多数股份的大型中外合资企业，原来的中外合资企业要么是五五分账，要么是外国人控股，因此，不言而喻，中航的出现对外国人舒舒服服的状态是一个挑战。韦斯特维尔特断定这些障碍是可以克服的，更深层次的最关键问题是：受到大多数生活在上海的外国人对中国人表现出来的粗暴无礼态度的感染，许多寇蒂斯-莱特公司派到中国来的美国人也以傲慢的态度和公然的偏见对待中航的华人员工，完全无视该公司是一个美国人持有少数股权的合作关系的事实。以韦斯特维尔特的估计，该公司的长期成功将取决于其美国员工学会平等对待华人员工。寇蒂斯-莱特在中国需要一个新人，这个人能以身作则，能与中国人协同工作，平等地对待他们，根据他们的个人优缺点而不是根据种族成见评判他们；考虑到中国文化中对礼貌举止非常讲究，这个人不仅需要具备常识判断力和商业头脑，还需要举止得体。于是，韦斯特维尔特发电报给纽约总部要求派威廉·邦德来中国。

对于邦德来说，这份差事是个完完全全的惊喜。除了能从地图上找出来之外，他并不了解中国，再者，要干这个差事，他对航空业务的了解实在是太少了。当然，他也知道老待在巴尔的摩不是个事儿，没有比负责一个闲置工厂更不保险的工作了，如果他不能发挥更有效的作用，他很快就会加入美国越来越庞大的失业大军。再说，中国可能提供了他一直渴望的冒险机会。

威廉·邦德毫不犹豫地接受了这个召唤。

[1] Robert W.Moore，“Cosmopolitan Shanghai，Key Seaport of China，” *National Geographic*，September 1932；Hewitt Mitchell Diary，the private collection of Lisa and Robert Mitchell；*All about Shanghai and Environs*：*A Standard Guidebook*，1934-35 edition；Debbie Bixby，“H.M. Bixby Family in China，1934-1938”［（伊丽莎白·“波”·比克斯比（Elizabeth “Bo” Bixby）向笔者提供的私人出版物］：William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.29-30；Stella Dong，*Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*，pp.94-95，194-200；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，pp.34，44；William Stephen Grooch，*Winged Highway*，p.173；Henry Wysham Lanier，*The Far Horizon*，pp.177，181；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.50；Harriet Sergeant，*Shanghai*，pp.10-11，49；Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，p.209；Simon Winchester，*The River at the Center of the World*，pp.38-39；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27 和2005.9.14；笔者上海之行，2005.4。

[2] “Japan Doomed to Fail，Says Virginian on Return，”名称不详的报纸的剪报，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），1938 file；Martha Gellhorn，“Flight into Peril，” *Collier's*，May 31，1941；Theodore White，“China's Last Lifeline，” *Fortune*，May 1943；Grooch，*Winged Highway*，p.179；George Robertson，“Append 322，” *C.N.A.C. Cannonball*，in the 1970s，具体日期不详；许多邦德当时的相片。

[3] 简称帆船。——译者注

[4] 喻运粪船。——译者注

[5] 喻人粪便。——译者注

[6] 现和平饭店。——译者注

[7] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.19-20；Leary，*The Dragon's Wings*，pp.49-50.

[8] Harold Bixby，“Top Side Ricksha，” p.3；Louis R.Eltscher and Edward M.Young，*Curtiss-Wright*：*Greatness and Decline*，pp.3，39-40；John Kenneth Galbraith，*The Great Crash*，p.46；Lanier，*The Far Horizon*，p.211；Leary，*The Dragon's Wings*，p.17.

[9] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.20-21；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3，p.5；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[10] 水手只有结束航程才能上岸，此处喻无法完成这个工程。——译者注

[11] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学

图书馆），Box 19，Folder 3，p.5。

[12] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.20。

[13] “$70，000，000 Air Deal Combines Keystone，Wright，and Curtiss，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 27，1929；Theodore White，“China’s Last Lifeline”；Eltscher and Young，*Curtiss-Wright*：*Greatness and Decline*，pp.3，39-41，51-52；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.8，40，69.

[14] Galbraith，*The Great Crash*，pp.88，141；David M. *Kennedy*，*Freedom from Fear*，p.38.

[15] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；White，“China’s Last Lifeline”；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.20-21；Eltscher and Young，*Curtiss-Wright*：*Greatness and Decline*，pp.51-59；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.48-50。

[16] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），August 6，1932；William Leary，“George Conrad Westervelt，Captain USN：At the Beginning of Chinese Aviation，” *American Aviation Historical Society Journal*，Summer 1972；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.19-23，29-30，39；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.33，35，39，43，49-50。

2 “你对付不了这些飞行员”

邦德一家是弗吉尼亚州（Virginia）人。[1]威廉·兰霍恩·邦德的祖父不赞成奴隶制度，也不支持分裂。然而，他对弗吉尼亚州有信心，内战时期在邦联南军中作战。虽然他于1865年春天四肢完好地回到彼得斯堡的废墟，但战争的情景深深戳进了他的灵魂，在阿波马托克斯（Appomattox）投降之后的岁月里，他酒不离手，沦为酒鬼，最终其长子托马斯·贝克·邦德（Thomas Baker Bond，威廉·邦德的父亲）不得不在15岁那年辍学以供养母亲和7个弟弟妹妹。

若干年后，这个年轻人的事业总算平稳着陆，在英美烟草公司工作，并与兰霍恩家族联姻。在弗吉尼亚州，兰霍恩家族虽然同样不富裕，但有良好的教养。[2]托马斯·邦德和玛丽·兰霍恩（Mary Langhorne）有2个儿子，老大艾伦（Alan），老二威廉·兰霍恩（William Langhorne），生于1893年11月12日。托马斯·邦德夫妇在彼得斯堡一个工薪阶层社区把这两兄弟带大，这个地区离阿波马托克斯河（Appomattox River）南侧几百英尺远，在亚当斯街和华盛顿街（Adams and Washington streets）的十字路口附近。这个年轻的家庭上塔布街（Tabb Street）的长老会教堂参加礼拜。托马斯·邦德曾经生活得很艰难，但他的两个儿子从未听到过他在任何话题上有丝毫抱怨，一次都没有。老人希望他的儿子们像他那样顽强坚忍。邦德一家一直温饱，但并无任何优越感。不过，他们是弗吉尼亚州人，是托马斯·杰斐逊[3]天然的贵族阶层的一分子，因而，邦德的父母训练他们的儿子有良好的礼仪以确保长大后知道如何在上流社会中举止得体。

没有父母监督，威廉·兰霍恩·邦德过着更为强势的生活。他一头红发，脸色红润，身材粗壮，微笑时因耻于露出歪牙而双唇噘起，当地男

孩称他为“矮墩”，他鄙夷这个绰号。他和哥哥共享一条送报路线，这是令邻近的恶棍孩子们垂涎三尺的好东西，邦德兄弟不得不经常为保卫自己的权益而战斗，进行一拳定胜负的定位进攻的决斗，邦德到12岁的时候已经知道如何挥拳和出拳。事实证明，多少瘀伤或流血的鼻子都不足以将邦德兄弟从他们的领地赶出去，他们捍卫着这条送报路线直至有一天他们因为长大了而不再需要它，但始终保留着他们粗暴的一面。威廉·邦德是个狂热的棒球手，他总能在沙地口角中为队友挺身而出。

“矮墩”在童年时期并不出色，但青春期让他探出身来。1911年，邦德18岁，成长为一个勇敢的、蓝眼睛的青年，从公立高中毕业。脚踏他最好的便鞋，邦德有5英尺10英寸的个头。家里没钱供他上大学，而他又没有足够的资格获得奖学金，于是，和他哥哥一样，邦德没有接受高等教育，而是加入劳动大军。起先，他在兰霍恩与兰霍恩建筑公司（Langhorne & Langhorne Construction）工作，公司属于他母亲一方的家族，主要建造隧道、公路、铁路和桥梁。在接下来的6年里，他在靠近分布于山里和阿巴拉契亚（Appalachia）煤田的工地的许多酒店、包月公寓和帐篷里过夜，从底层开始学习这个行业。

1917年，美国加入伟大的欧陆战争[4]。邦德志愿参军，加入弗吉尼亚州国民警卫队辖下的第111炮队，即“诺福克轻型火炮蓝军”（Norfolk Light Artillery Blues），任B炮位炮手。弗吉尼亚州国民警卫队是与来自新泽西、马里兰州和哥伦比亚特区的部队共同组成的陆军第29师的弗吉尼亚州分遣队的一部分，第29师“半蓝半灰”[5]，在参加默兹-阿尔贡战役（Meuse-Argonne Offensive）中付出了血的代价。年轻的邦德拥有的骨子里透出来的忠诚、厌恶推诿扯皮、崇尚勤奋工作等品质远远超过偶尔显露出来的天才，再加上自然而然地将部门需求置于个人需求之上的领导力潜质，得到陆军的肯定，他被送到一所法国军事学院进修候补军官课程。1919年4月，已晋升为中尉的威廉·邦德乘坐“奥里扎巴”运输舰（SS Orizaba）在弗吉尼亚州纽波特纽斯港口（Newport News）登陆。

邦德复员，重返工作，战争对他没有产生像对他祖父那样的影响。

在随后的8年中，美国经历了第十八次修宪——禁止生产、销售或饮用酒精，第十九次修宪——赋予女性选举权，并度过了猛烈的战后经济衰退；工潮震撼了煤炭和铁路业；列宁带领的共产党打赢了俄国内战；波士顿红袜队（Boston Red Sox）以125000美元高价将贝比·鲁思（Babe Ruth）转让给纽约扬基队（New York Yankees），而鲁思为扬基队击出54个全垒打，大破其本人在波士顿时创下的29个的纪录；詹姆斯·乔伊斯（James Joyce）发表了《尤利西斯》（*Ulysses*），被美国邮政局视为“淫秽”小说而将其500册付之一炬；美国拒绝加入国际联盟（League of Nations）；鲁道夫·瓦伦蒂诺（Rudolph Valentino）主演的无声电影取得巨大的成功；横贯大陆的邮运服务开始了——邮件白天由飞机运送，天黑以后转用火车，72小时横穿美国送达。阿道夫·希特勒（Adolf Hitler）在“啤酒馆暴动”（Beer Hall Putsch）失败后被投入监狱，写下了他的自传《我的奋斗》（*Mein Kampf*）；阿尔·卡彭（Al Capone）帮派与奥巴尼昂（O’Banion）帮派为控制芝加哥的黑社会而大打出手；吉内·滕尼（Gene Tunney）击败杰克·登普西（Jack Dempsey）成为重量级拳击冠军；亨利·卢斯（Henry Luce）出版了《时代周刊》的创刊号，F.斯科特·菲茨杰拉德（F. Scott Fitzgerald）撰写了《了不起的盖茨比》（*The Great Gatsby*），欧内斯特·海明威（Ernest Hemingway）以其小说《太阳照常升起》（*The Sun Also Rises*）声援了世界大战的“迷惘的一代”。

这8年，如同大多数有工作的美国人一样，威廉·邦德一直每周6天从事建筑业工作，晚上下班后通过无线电听音乐、喜剧、新闻和戏剧；星期六晚上看电影；星期天如果碰上工作地点恰好在美国职业棒球大联盟或小联盟城市附近就一天连看两场比赛。邦德不是道学先生，却是个令人扫兴的家伙，工作之余会随心地来杯非法销售的酒。他一直单身，虽然过着体面的生活，但工作性质使他游走于工作地点之间。也许他太

忙，无暇追求合适的女孩，也许他觉得自己不能提供一个好女人应得的安定生活，也许他就是还没有遇到合适的人。无论什么情况，1931年，当人称“船长”的韦斯特维尔特请邦德去亚洲的时候，邦德还是个单身汉。

邦德在上海遇见的第一个中航员工是总经理哈里·史密斯，他把邦德拉到一边提出私人忠告：“不要租房子，不要买任何家具，我们将在6个月内离开这个地方。”[6]

邦德抑制住愤怒，他不欣赏失败主义。如果邦德觉得一个人付出了最大的努力，他的宽容是无限的，但对于那些没有尽力做到最好的人，他一点儿都不同情。[7]他实在怀疑史密斯没有从内心理解美国老家的经济状况，要不然，史密斯对失业的前景远没有那么乐观。邦德已经下定了决心，中国航空公司不会失败，不会败在他手上。

韦斯特维尔特仍然在中国的时间里，邦德与船长形影不离，努力尽可能多地学习航空业务、了解中国和上海，而上海无疑具有全世界已知最奇特的城市布局。[8]

位于中国大陆的东部边缘、赫然耸现在长江口的上海，自建市之初就是中国变革的先锋，但在其惊人的贫富悬殊、海盗式的资本掠夺和根深蒂固的阶级优越感，以及在中国拥有四千年的传统和价值观的画布上呈现的现代产业和爵士时代的诱惑力，这个城市反映出中国在为实现现代化而奋斗的整个过程中所经受的张力，这些张力将令中国备受磨难。[9]上海是中国最新开发的区域，只有90个年头的历史，此前，这个区域只是默默无闻的中国小城南市的城墙之外的一片沼泽地。西方商人自1550年代以来就和中国有贸易往来，至今四个世纪，头三个世纪大部分的贸易是通过小小的澳门和中国南部海岸的广州口岸进行的。然而，用“贸易”这个词也许是错的；最初，除白银外中国不肯接受任何货币来交换外国人渴求的茶叶、丝绸和瓷器，这种一边倒的商贸稳稳当当地汲

取着来自欧洲的金银财富。19世纪初，当英国商人发现了中国人对鸦片惊人的胃口之后，才逆转了白银的流向。他们通过向中国非法贩卖鸦片赚取白银攫取暴利，但毒品贸易在中央帝国内部引起了一系列的弊病。1830年代末，清廷采取行动根除鸦片贸易，给英国的资产负债表带来了沉重的打击。1839年，在后来被称为的“第一次鸦片战争”期间，英国派出一个舰队到远东，通过战争对中国的立场百般羞辱，直至中国于1842年求和。

和平解决的结果是迫使中国政府“永久”割让无人居住的香港岛，[10]支付巨额赔款，开放五个“条约通商口岸”——其中之一就是南市外一片沼泽地，日后将成为上海。在1843年签订的补充协议中，英国巧妙地塞进“最惠国”条款，保证中国授予其他列强的任何政治或经济特许权都会自动延伸到相应的英国公民。美国和法国于1844年依次强迫中国签订条约，而且两个国家都坚持要像英国那样成为“最惠国”。这是个非常狡黠的安排，中国只要对这其中一个国家给予任何优惠都会自动延伸到全体，这样就避免了中国在各个外国之间耍弄手段令它们彼此产生矛盾。

西方入侵并非清王朝所面临的唯一问题。在1850年代和1860年代，中国发生过三场大规模的内乱，撼动了清王朝的王位。这三场内乱是西北省份的穆斯林起义、来自黄河以南部分地区的捻党掠夺[11]和洪秀全领导的太平天国运动。洪秀全原为儒家学者，后来深信自己是耶稣的弟弟，宣布成立“太平天国”，率领庞大的信众队伍从中国南部挺进到长江流域。“太平军”在南京建都，与清王朝打内战，死亡人数可能高达2000万。英国人、美国人和法国人趁机取巧地要求修改条约。英国人利用中国方面对一艘贸易船的所谓非法搜查作为借口与中国再度开战，和第一次鸦片战争一样，“第二次鸦片战争”（1858～1860年）也完全是不平等的。英国颐指气使地在条约中加入额外的条款，从而完成了操纵中国与外国关系的“条约体系”框架。虽然中国从来没有出现在任何国家的殖民地版图上，但该系统将很大部分的商业、社会和外交政策主权从中国的

控制中割裂了出去。事实上，这是最极致的殖民安排：它允许外国列强最大限度地从中国榨取经济脂膏而无须担负许多行政责任。

总部设在上海的外国商人设法扩大战果。英国和美国商人于1863年将各自在上海的封地合并为“国际公共租界（International Settlement）”，并赋予此前由缔约国列强纳税人选举产生的“上海公共租界工部局”[12]以合法行政权力，让上海租界可以摆脱中国和原籍国政府的控制而自治。法国人保持他们的租界与“国际公共租界”分开，并通过远在巴黎的印度支那殖民地管理部门进行管治，但这样的遥控也不能算是严格意义上的殖民地。因为在上海可以攫取数量惊人的钱，西方列强容忍这样的安排，以军事力量保护这些租界。

中国人很快意识到生活在离国内动荡环境仅咫尺之遥的租界的优势，大量中国“移民”涌入租界。到1872年，中国人已经占“国际公共租界”人口的大多数并缴纳税款的最大份额。在租界，他们的选举权被剥夺，却从清朝的苛捐杂税和残暴统治中解放出来，西方军事力量保护他们远离中国的内部冲突，而至关重要的是，他们的财产权利得到尊重。

可以理解，在诸多屈辱里，中国尤其不喜欢“条约权利”，这些权利迫使中国人容许基督教传教士在中国大众中传播异教，容忍外国军舰在内陆水道巡航，更有甚者，允许外国人在中国享有“领事裁判权（extraterritoriality）”［即“治外法权（extrality）”的一个墨守成规的口头表达］，认定缔约国列强的公民不管在中国土地上犯什么罪，都无须遵守中国法律。外国人仗着这些侮辱性的权利为所欲为，最可恨的是行事粗鲁，很多情况是彻头彻尾的横行霸道，在他们看来，这就是他们在中国生活和工作的权利。一个强大统一的中国肯定会毫不迟疑地摆脱这种讨厌的安排，但国家太弱，力不从心。一方面是渴望固守传统的风俗习惯及价值观的欲望；另一方面是如要恢复失去的主权就必须实现现代化的需求压倒一切，清王朝在两者之间左右为难，蹒跚前行。

19世纪末，出现了新的威胁。在中国的北方，沙皇俄国贪婪的目光投向蒙古和东北三省；在中国的东方，在中国海的另一边，岛国日本从几个世纪的孤立中崛起，为使日本成为世界强国，它纪律严明地实施现代化、工业化和军事化计划。日本民族主义者梦想着像英国在印度那样，将中国征服为它的殖民地。

1894年，复兴的日本尝了第一口鲜。在此之前，传统上中国在朝鲜朝贡体系中一直享有优越地位[13]，但当士兵哗变威胁朝鲜王朝时，中日两国都紧急派兵进入朝鲜半岛，而日本新近实施现代化的军队重挫清军。中国向日本做了大量痛苦的妥协，其中的和平协议[14]授予日本和西方国家一样的全方位条约权利，其中之一是使日本成为另一个“最惠国”。

日本的胜利加剧了中国人的挫折感和仇外心理，就在20世纪的前夜，一场激烈的排外精神运动在中国北方兴起，这场运动称为“义和拳”（外国媒体称运动参与者为“拳民”），他们屠杀了大概200个基督教传教士和大约20000个中国信徒。英、法、俄、德、日、美等国联军镇压了义和团运动，杀死了成千上万的义和团军，外国军队占领北京。

几年后的1904年至1905年，争夺朝鲜控制权的日俄战争爆发。日本决定性的胜利确保了它在朝鲜半岛的宗主权，大大增加了它在满洲里的影响力，并使它在东方与西方列强并驾齐驱。中国没有像日本那样实施现代化，屡战屡败，匍匐在列强脚下。1911年底，一场试图激发变革的自发的起义席卷中国，同盟会领军人物孙中山博士当选为中华民国临时大总统，慈禧太后退位，延续2000多年的君主专制统治寿终正寝。然而，共和党人的梦想很快就破灭了。孙中山没有证明他有能力巩固政权，民国政府分裂，而他本人流亡日本。中国陷入混乱，地方军阀割据，他们人人都把要建设一个“大中国”挂在嘴上，但实际上彼此打内战，控制自己的地盘，扩充个人的势力。

在其他的内乱时段中，1910年代和1920年代的无政府状态却成了上海的福音。有钱的中国人涌入租界，在西方武力的庇护下保全他们的财产。失去土地所有权的农民和因战火连绵产生的难民提供了源源不绝的廉价劳动力，缫丝厂、砖厂、棉纺厂、水泥厂、面粉面条加工厂、造纸厂、印刷厂、金属冶炼高炉、烟草工厂、化工厂、造船厂和兵工厂林立黄浦江两岸。银行机构抓住产业扩张的机遇，上海成长为具有鲜明对比的城市：令人难以置信的财富和难以想象的贫困，纸醉金迷的夜生活和挥之不去的饥饿，好逸恶劳的惰怠和无休无止的辛劳。上海的无产阶级每年连续12个月、每周7天、每天12～14小时像奴隶似地工作，一年到头只有一两天休息过中国新年。工人为求保住饭碗而向肆无忌惮的工头支付佣金，他们的手指被毫无防护设施的机器的齿轮咬断，皮肤被腐蚀的锅炉烫伤，身体被铅、汞、铬毒害。如果得病、受伤，或者无法工作，几乎无一幸免地沦为乞丐。成千上万营养不良的人挤住在有害健康的廉租公寓和棚屋里，生活在大上海地区的中国人的平均寿命仅为27岁，贩毒、赌博、卖淫和有组织犯罪就像生长在粪堆上的蘑菇似地在上述苦难环境中盛行。有句当地的警句将上海描述为一方厚厚的地狱承载着一片薄薄的天堂，这个极为不公正的城市给了一位美国传教士启迪，他写道："如果上帝允许上海存在，他欠所多玛（Sodom）和蛾摩拉（Gomorrah）一个道歉[15]。"毫无疑问，上海是世界上最无情的城市，它提供了肥沃的革命土壤。1921年，12位马克思主义者在上海法租界一所女子学校召开中国共产党第一次全体会议，其中之一是来自湖南省、有雄心壮志的年轻代表毛泽东。该革命运动以理服人，并承诺为中国受压迫的老百姓带来更好的生活，因而蓬勃发展。

孙中山从日本回国，在广州重新集结他的中国国民党残部，到1922年，他得到了蒋介石的辅助。长着黑眼睛的蒋介石那年35岁，从上海狂暴而唯利是图的贫民窟中的黑社会上位。出于统一的中国可以减轻日本对苏联西伯利亚的威胁的愿望，莫斯科促成了国民党与中国共产党之间的联盟，虽然国共两党之间在对中国长期愿景上有巨大分歧，但他们的

共同点是都看到迫切需要在一个强大中央政府下进行国家统一和现代化。孙中山先生于1925年3月逝世，蒋介石成为国民党的领导人之一。一年后，他带领国民党军队从广州北伐，夺得今武汉三镇：汉口、汉阳和武昌，并向上海挺进。在上海，共产党组织了大规模的罢工为蒋介石的到来铺平了道路，但蒋介石在国民党内部决定向右翼靠拢，无法继续像国民党左翼那样与共产党合作。他将罢工领导人出卖给上海黑社会的主要势力"青帮"，青帮的刺客枪杀了走上街头游行的数百名左翼分子。国民党军队抵达上海后继续大清洗，成千上万的共产党人死于蒋介石的叛变，史称"白色恐怖"或"人头盛宴"。

1927年，蒋介石与中国最富有的家庭之一联姻，迎娶孙中山遗孀宋庆龄的妹妹宋美龄。宋美龄的母亲宋老夫人原先因为蒋离过婚、据称包养情妇且不是基督徒而拒绝将女儿嫁给他，蒋表示同意研读基督教，平息了反对意见。婚礼之后，蒋介石挥师长驱直入北京，北方军阀纷纷郑重声明表示愿意效忠，蒋介石将"北京"（"北方的首都"）更名为"北平"（"北方的和平"）。1928年10月，中国国民政府正式宣布定都南京（"南方的首都"），到了年底，带有青色和金色齿轮[16]的国民党党旗飘扬在从印度支那到黑龙江的中国大地上。蒋介石宣称，在仁慈的国民党政府培育中国民主期间，先实行一段时期的独裁统治予以"监护"。

像国民党本身一样，国家的政治现实也远非铁板一块。[17]党内，蒋介石的右翼通过微妙的联盟和个人的效忠，通过维持不稳定的平衡进行控制；国内，他在为将国民党树立为中国新王朝统治者的斗争中面对多重冲突：偏远省份的军阀拒不臣服，曾遭受过白色恐怖背叛的共产党满怀仇恨，依仗着不平等条约的外国人养尊处优，日本人日益飞扬跋扈。

中国社会的方方面面都需要现代化，蒋介石统治最大的缺陷之一是这个国家糟透了的交通运输网络。[18]"中国是世界上最大的国家之一"，

蒋介石在一次会议上说，“但由于在不小的程度上缺乏交通设施，她还没有彻底统一”。[19]建造铁路和公路需要多年的时间和巨大的投资。空中交通提供了可以快速建成而且成本低很多的选择方案，1929年和1930年国民政府出资创建了两家航空公司。一家是与德国汉莎航空公司共建的欧亚航空公司；另一家是与美国寇蒂斯-莱特航空公司合伙建立的中国航空公司。

当威廉·邦德于1931年抵达中国的时候，上海法租界和国际公共租界（的面积）覆盖了12.66平方英里，约有曼哈顿一半大小，有约100万人在此居住，包括大约60000名外国人，其中一半是日本人。[20]除去日本人的外国人中，约有9000英国人和3500美国人。此外，还有未纳入官方统计的22000无国籍的白俄难民。租界外边，还有约200万中国人生活在大上海地区，即租界加周边地区总共有300万人，庞大人口数量实际上使上海成为世界上第五或第六大城市，仅次于伦敦、纽约、东京、柏林，与芝加哥不相上下。

初来乍到，邦德便接到源源不断的邀请：茶会、晚会、舞会和晚餐等，他很快就发现自己置身于组成上海外国世界的西方人中间，这些人包括丝绸买家、棉花大亨、香烟商贩、鸦片经销商、投机者、难民、逃犯、军火商、地产大亨、航运巨头、保险推销员、银行主管、石油公司高级职员、缝纫机推销员、领事官员、海军和海军陆战队军人，不一而足。[21]邦德经新朋友们的提议，参加美国乡村总会（Columbia Country Club）和花旗总会（American Club）的活动，并被接纳为会员。美国乡村总会是位于法租界郊区的一处体育设施，配有14个网球场、1个垒球场、1个漂亮的带拱廊的室外游泳池、壁球场、手球场、羽毛球场、六球道的保龄球馆，以及西班牙复兴（Spanish Revival）会所，会所带有一个可供进餐、开鸡尾酒会和舞会的大阳台。花旗总会更像是个为商人而设的机构，位于国际公共租界中心的福州路209号，离外滩还隔着几个街区，是一座乔治王时代艺术风格（Georgian）的六层建筑，虽然其

大堂令大多数参观者联想到装饰得很精致的医院，邦德则欣赏其轻松活跃的氛围。花旗总会内有餐厅、阅览室、棋牌室、台球室和在地下室的保龄球馆。占据了第一层大部分地面的酒吧里似乎尽是爱交际的年轻人，他们渴望与人握手并喝上一两杯。感谢上帝，喝酒在中国是合法的。如果酒精激活了某人的其他情欲，可以沿福州路继续深入几条马路去726号的会乐里，即“幸福长存街”，进入一片挤满了鸦片烟馆、赌场和歌厅的区域，在这里，一个微笑和几个银币就可以找到中国女子买春。上海有夜总会、餐馆、卡巴莱西餐厅[22]、爵士乐俱乐部、赛马场、跑狗场，以及茶会、晚宴和在远东称为“tiffin”[23]的午餐会。但是，无论有多少诱惑和疯狂的社交应酬，邦德的要务是工作。这是一个商业化的城市；人们辛勤地工作。

韦斯特维尔特上校在授权给邦德后于1931年5月底离开中国。[24]邦德去晋见他的新上司——中航最高主管、中方总经理何辑五，何是一位国民党将军，他的哥哥是国民政府军政部长。[25][26]通过译员的传递，邦德请求辞退预言中航在劫难逃的机航组主任哈里·史密斯，史密斯的工作由他本人接管，并且合并两个职位为公司省钱。

将军考虑了建议，说：“这些由你决定，邦德先生。”[27]

邦德给了哈里·史密斯两个月工资以减轻冲击，这项解聘是邦德走马上任的举措之一。

史密斯预言：“你对付不了这些飞行员，连60天都坚持不下去。”[28]

邦德反驳道：“他们不会给我带来任何麻烦，我会像对待绅士那样对待他们，而如果他们对此毫无反应，那他们的问题就是如何和我相处。”

---

[1] Bond to General John Beaumont，December 13，1937，WLB=William Langhorne Bond

Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2004.12.2，2005.1.27和2005.9.14；“Japan Doomed to Failure，Says Virginian on Return，”名称不详的报纸的剪报，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），1938 file；Martha Gellhorn，“Flight into Peril，” *Collier's*，May 31，1941，p.87；Theodore White，“China's Last Life line，” *Fortune*，May 1943。

[2] 兰霍恩家的两位女性注定会名声远播。艾琳·兰霍恩（Irene Langhorne）嫁给美国艺术家查尔斯·达纳·吉布森（Charles Dana Gibson），帮助将生活的养分融入他广受欢迎的“吉普森女孩”的素描和油画中，这些画作展示了美国女郎健康、热爱户外活动、宽肩细腰、甜美丰满、活跃积极的品牌形象，公然与欧洲的传统相悖。这些形象则受到艾琳的姐妹南希（Nancy Langhorne）的抨击，她索性嫁给英国的阿斯特勋爵（Lord Astor），以南希·阿斯特夫人（Lady Nancy Astor）的身份，当选为英国国会的第一位女性议员，在下议院有一席之地。

[3] Thomas Jefferson，美国第三任总统。——译者注

[4] Great European War，指第一次世界大战。——译者注

[5] 即一半来自北军，一半来自南军。——译者注

[6] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，p.32.

[7] 笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[8] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.31-32.

[9] （历史概况，中国和上海。对全部引用的来源做了整体研究；此处列出的引用系针对事实的具体实例。）*All about Shanghai and Environs*：*A Standard Guidebook*，*1934-1935 edition*；W.H. Auden and Christopher Isherwood，*Journey to a War*，p.237；Harold Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.3，p.6；Stella Dong，*Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*，pp.11-13，83-84，94 95；John King Fairbank，*The Great Chinese Revolution*：1800-1985，pp.182-84；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.142-148，161-171；Percy Finch，*Shanghai and Beyond*，p.12；Edwin P.Hoyt，*Japan's War*，pp.16，26-27，35-37；Harold Isaacs，“The Peasant War in China，” *New International*，pp.25-27，www.marxists.org，accessed August 2005；Marius B.Janson，*The Making of Modern Japan*，pp.432-433；Robert W.Moore，“Shanghai，Key Seaport of China，” *National Geographic*，September 1932；John B.Powell，*My Twenty-five Years in China*，pp.153-154；Harriet Sergeant，*Shanghai*，pp.14-26，74，89，96，151，166，210-11，218-222；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，

pp.122-123，131，149，157，161-162，165-181，184-193，222-224，230-235，239，271，298，310-319，323，348-354；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，1911-1945，pp.35，40，58，73-74，116，152，167；Theodore White and Annalee Jacoby，*Thunder out of China*，pp.20-30，116.

[10] 英国通过第一次鸦片战争签订的条约得到了香港岛，又于1860年在第二次鸦片战争中取胜后得到了九龙半岛，二者均为“永久割让”；1898年，新界以99年租借的条约加入这片英国殖民地。后来正是这虚虚实实的租约到期促使英国在1997年将整个香港殖民地的主权归还中国。新界占香港总面积的85%以上，到20世纪后期，香港岛没有新界就无法独立生存。

[11] 指捻军农民革命战争。——译者注

[12] Shanghai Municipal Council，简称上海工部局。——译者注

[13] 中国为宗主国。——译者注

[14] 指《马关条约》。——译者注

[15] 均为圣经故事中的罪恶之城，耶和华因二城罪大恶极而用天火毁灭，此处引用喻上海比该二城更甚。——译者注

[16] 应为青天白日。——译者注

[17] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 28，1933；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3。“当我刚到那里的时候，中国简直没有（统一）这回事。”

[18] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），May 2，1931，and October 7，1933；The *Shanghai Evening Post*，February 3，1934；韦斯特维尔特向旧金山美国商会提供的地址，1932.5.19，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；White，“China’s Last Lifeline”；William Leary，“George Conrad Westervelt，Capt.，USN，at the Beginning of Chinese Aviation，” *American Aviation Historical Society Journal*，Summer 1972；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.168。

[19] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），May 2，1931.

[20] “Shanghai，” *Fortune*，January 1935.

[21] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.31；笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，2006.1.24；http：//www.earnshaw.com/shanghai-ed-india/tales/t-all08.htm，accessed February 16，2006；“Shanghai，” *Fortune*；January 1935；笔者访问上海，2005.4；http：//bbs.zanhei.com/showthread.php？t=101，accessed September 10，2005。

[22] Cabarets，指有卡巴莱歌舞表演的西餐厅。——译者注

[23] Tiffin源自印度。——译者注

[24] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.44-47.

[25] 指何应钦。——译者注

[26] 航空公司说英语的员工总是把总经理说成“the MD”。

[27] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.45.

[28] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.46.

3 “这家航空公司是合资伙伴关系”

邦德召开中航的美方人员会议，以机航组主任身份做自我介绍，并解释解雇史密斯的原因。接下来，他专门讲了两个主要问题。“首先，粗野行为损害了公司形象，你不可以在俱乐部里趾高气扬，却又指望人们想和你一起飞行；其次，你们中的大多数人似乎以为对待中国人的常识礼貌就是自我感觉优越和傲慢，这样不行。这家航空公司是合资伙伴关系，我希望从现在开始，你们对待中国伙伴的态度进行相应调整。”[1]

邦德问大家有什么问题。一个都没有。

他饶有兴味地担起了新职务，担任一家航空公司主管运营的副董事长正是他退出建筑行业时的预想。他将年度运营成本降低了32000美元（合现代447000美元），并用更有合作态度和更尊重他人的美国人员替换了不能适应他的哲学的人。邦德将总机械师O. C.威尔克（O. C. Wilke）及由总飞行师欧内斯特·“艾利”·艾利森（Ernest “Allie” Allison）[2]带领的半打美国飞行员列入分类账目的资产项中。[3]“艾利”自1917以来一直飞行，于1929年随寇蒂斯-莱特最早的团队来华。“艾利”和邦德年龄身高相仿，但体格比邦德远为强壮，蓄着“牙刷”胡子，脾气粗暴，长相令人敬畏。第一次世界大战期间，他沿墨西哥边境巡逻并担任美国陆军航空队教练。复员后，他在费城周边各地做巡回飞行表演，并于1920年加入美国邮政局新设立的航空邮运服务。艾利森飞了七年的邮运，开拓了航空商务和夜间飞行，与他一道飞行的是一位当时还默默无闻的年轻飞行员，他的亲密朋友查尔斯·奥古斯都·林白（Charles Augustus Lindbergh）。到1931年，艾利森已经有14年的飞行经验，他的航空日志上已经有8000多小时的飞行时间。不当班的时

候，他热情友善脾气好，但在工作中飞行员们很少看到他有笑容，邦德欣赏他是世界上最可靠的飞行员之一。虽然中航将其总部设在外滩后边一个街区处的市中心的国际公共租界内，但是邦德和艾利森大部分时间都待在龙华机场。龙华机场靠近一座离龙华镇南5英里的千年古塔，坐落在黄浦江岸边，设施落后，中航在此有一个机库和一些办公室，靠近一条飞机跑道和一条供中航水上飞机移动进入油腻腻的浊流的滑道。

在1931年年中，这两个男人将航空服务从汉口经由长江三峡推进到最重要的内陆省份四川的主要城市重庆。[4]中航共有6架“洛宁”型水陆两用飞机（Loening Air Yacht），他们经常乘坐其中之一飞往汉口。这种笨拙的双翼水陆两用飞机上翼和下翼以支撑杆和多条绳索连为一体，位于下翼和机身下方的船体犹如经过充分修饰后加上去的，船体的一部分突出于螺旋桨前部，头部像一只精灵的鞋似地翘起。船体后上部的机身是一个小客舱，可搭载6名乘客和货物。正副驾驶并排坐在位于乘客头顶上方及星型发动机正后方的开放式驾驶舱内，星形发动机设计得尽可能的高，以防螺旋桨碰击水面。该飞机巡航速度为每小时100英里（飞行员说它有一些隐患）。虽然“洛宁”水陆两用型飞机的机舱是如此通透，以致实际上乘客不得不将帽子扎紧固定，起飞和着陆时还有水从缝隙灌注进来，但是，它结实可靠、经济合算，这些都是航空公司希望在中国生意成功并获取利润所要考虑的重要因素。中国没几个机场，但有许多河流，而任何平坦的水面都可以作为水上飞机的基地，或者在紧要关头作为紧急着陆的跑道。因此“洛宁”飞机是中航的主要赚钱机器，沿着一号航线亦即长江上下游运送乘客和邮件。长江，既是中航的脊梁，也是中国的脊梁。

当升空后向着内陆飞行之时，邦德从这条永远乐于作为着陆跑道的大河得到很大的安慰，这是《圣经》诗篇中的第29篇——耶和华在众水之上的声音。[5]邦德对亚洲如此不熟悉，以至于他还不能领会长江的破坏力。在西边更远的地方，一场罕见的大雪在1931年的炎炎夏日下融

化，季风的降水倾注入大江上游，其主要支流的河谷洪水泛滥，长江水位升高，漫过堤坝，浸没了一块纽约州大小的陆地，淹死了数万农民。在高空中无法看出洪水的毁灭性破坏，云彩和天空的倒影在一个表面上看起来很平静的巨大的湖上闪烁。只有当飞机飞得很低时，邦德才能辨认出被淹没村庄的房顶和溺毙农民的尸体在死水中上下浮动。饥肠辘辘的一家又一家的人无精打采地漂浮在拴在房顶上的原始筏子上，呆呆地看着过往的飞机。几天过去了，几周过去了，灾害如此广泛，好像无处可以减轻。大船只能在水位足够高的正常河床通行，而且，由于幸存者过于分散而无法进行大规模救援。人们饿死在他们的筏子或山顶形成的岛屿上，疾病夺去未具体记载的成千上万人的生命。死亡数字众说纷纭，但这几乎无关紧要，实际数字远远超出想象。而可怕的真相是，没有人真的知道有多少人死亡，也无从知道。中国就像一根鞭子，挥动鞭把便会给生活在鞭子尖端的数以百万计处于贫困边缘的生命造成巨大的灾难。至少145000人失踪、被冲走并淹死；还有一批数量相仿的人死于饥饿和疾病；约2500万人失去家园。这场灾祸完完全全地向邦德展示了生命在中国的脆弱，同时揭示了这个民族的力量的一个方面——在劫后余生中，生活以惊人的速度恢复正常。

邦德将1931年后半段时间都花在组织开通在长江上飞越著名的三峡的汉口至重庆的航班服务上，将新服务与一号航线的其他服务整合；试图启动上海—北平间的二号航线；并努力保持公司的现金流处于盈利状态。虽然后两项努力没有成功，航线运营的逐渐拓展确实为中国的政治统一做出大贡献，把在深层次各自为政的地方政府和商业惯例做法与位于南京和长江下游的国民党权力基地更紧密地联系在一起。

毫无疑问，要粉碎日本称霸亚洲的美梦，就必须建立一个整体的现代化中国。[6]随着蒋介石巩固政权，日本扩张主义者感到要在这个国家变得太强而难以征服之前，从大陆上撕下一大块土地时机已经成熟。日本在中国东北驻有号称关东军的部队以保卫它于1904年至1905年的日俄

战争中从俄国人手中赢得的铁路[7]。1931年9月18日夜，一枚小型炸弹在沈阳附近的铁路路轨下爆炸，被指为反日攻击。而关东军竟稀奇的处于准备就绪状态，在不到11小时内便攻占了沈阳城。日本援军迅速涌过韩国边境，占领了东三省。

九一八事变4天后（与事变无关），英国不履行以黄金清偿债务，彻底破坏了国际的金本位制，并引发了美国的银行挤兑风潮。[8]近2300家美国银行倒闭，美国坠入历史上前所未闻、最为严重的经济深渊。被如此巨大的灾变所包围，美国仍坚持其孤立主义传统，游离于国际联盟之外孤独前行；欧洲的国际联盟则无法凝聚意志对日本的侵略行为采取有意义的行动。爱国的中国人以他们所知的最佳方式——抵制日货并不与日本人做生意——进行反击，使日本的财政利益严重受损。[9]蒋介石感觉自己还未强大到推动全面抗战，但半独立的第十九路军在1月最后一周挺进上海，有力地支援了排日运动。[10]1932年1月29日午夜，在黄浦江上的日军战舰的强烈密集火力掩护下，日本海军陆战队对中国若干位置发起攻击[11]。中航飞完上海至南京的最后一轮航班后暂时停航。中国步兵在上海的断垣残壁中疯狂地与日军巷战，但不敌狂暴的日本军舰炮火和空中力量的打击而逐步退却。战斗令江上交通瘫痪和沪宁铁路关闭。邦德讨厌让日本侵略者控制航空公司经营的想法，在8天战斗期间很担心总经理何辑五的态度。[12]2月8日，上海至南京航班被最终允许恢复，邦德次日即安排飞行。中航面对诸多问题依然飞行，打消了对民航可以为中国做什么的诸多疑虑。

敌对双方均有增援，战线向北扩展。3月初，在摧毁了上海北部地区许多平方英里区域和杀害了约15000名平民后，这场小型战争平息。然而，上海以其道德品行中所缺乏的阳刚气势复苏，迅速重建被破坏的区域。

1932年，在邦德的领导下，靠着经营唯一的上海至重庆的一号航

线，中国航空公司活了下来。在政治方面，国民党巩固政权，打击中国共产党，并高调抗议日本在东北三省创建所谓的独立国家“满洲国”。这年年底，日本关东军的先头部队逼近长城以北国民党尚未控制的2个省份之一——热河。[13]考虑到（日军）威胁，邦德认为中航用6架带高翼的“史汀生底特律人”（Stinson Detroiter）型单翼机建立从上海和南京到天津和北平的二号航线的时机已经成熟，此前他和艾利森未能从该航线获得持续收益。[14]在邦德的脑海中，空中交通将北方的省份与国家的核心结合得更紧密，然而实际上中航要靠从长江流域赚来的钱才能勉强支付二号航线的经营成本。[15]邦德不想冒耗尽自己微薄家底的风险开辟新航线，而且没能通过他在交通部的关系获得补贴——他们已经拒绝过他很多次了。不过，他的军械库中有了一个新武器：广东银行高管邓勉仁[16]，他希望此人会帮助他采取不同的策略。

邓勉仁能说一口流利的英语，曾在美国上大学，与邦德年龄相仿，拥有许多共同兴趣，于是他们形成了真正的友谊。他们定期一起打网球和聚餐，邦德欣赏他的新朋友提供的许多对中国政治文化的见解。邓勉仁具有应对邦德较为干巴巴的幽默的急智，并游刃有余，但他在广东银行的行事风格则完全不同。广东银行被讽世者称为“宋子文的银行”，邓勉仁是宋子文鞍前马后的得力助手。

邦德认为在中国没有人比国民党财政部部长宋子文更值得与之建立关系，宋子文的三个姐妹都和他一样具有同等的影响力：行政院院长孔祥熙的太太宋霭龄、中国（近代）革命之父孙中山的遗孀宋庆龄，以及中国[17]的委员长美丽迷人的妻子宋美龄，举世闻名的蒋介石夫人。日本在前一年的“上海事变”[18]中有效地运用了空中力量，这促使宋子文转变为发展中国航空事业的坚定倡导者。[19]邦德虽然不愿意卑躬屈膝地求邓勉仁帮他建立与宋子文的联系，但觉得有必要针对中国北方时局变化的不断升级采取紧急行动。

除此之外，时局为邦德追求一个对于他来说更为重要的目标提供了一个入口：引起中国政府对发展其商业航空有更浓厚的兴趣。邓勉仁同意代表邦德征询宋子文的意见，次日中航便得到了一小笔临时补贴拨款。邦德本可不用这点儿钱就足以建立二号航线，但他得到了真正想要的东西——在中国政府的权力顶层有了立锥之地。

1933年冬，邦德和总飞行师欧内斯特·艾利森开辟了新航线且进展顺利。2月，威廉·邦德在上海遇到了一个新的航空人，可能是在花旗总会的马提尼酒会上。此人名叫哈罗德·M.比克斯比（Harold M. Bixby），来自密苏里州圣路易斯市，作为泛美航空公司的“航空传教士”到东方来。[20][21]比克斯比身高与邦德相仿，中等个子，但瘦得像西红柿杆，几乎不能把身上的西服撑起来，时年42岁，比邦德大两岁半，满脸皱纹面色憔悴，留着一撮整齐的小胡子，戴着一副金丝眼镜。两人在转入航空业之前都是商人，哈罗德·比克斯比虽然毕业于阿默斯特学院（Amherst）并曾任银行副总裁，却属于特别保守的类型。比克斯比曾为自基蒂霍克[22]之后最著名的美国航空成就做出过至关重要的贡献——他的圣路易斯大学俱乐部策划资助了林白的单人横跨大西洋飞行，为此林白将他的飞机命名为“圣路易斯精神（Spirit of St. Louis）”号以示尊敬。后来，比克斯比的银行为一个房地产项目发售债券，该项目被大萧条打击得粉碎，虽然比克斯比对此不负法律责任，但他一定是觉得自己在推销宣传中做过个人承诺，因此他自己掏钱补偿了投资者的损失。在他因与林白产生联系而向航空业迈进了一步之后，就是这样一个举措决定了他被泛美航空聘用。比克斯比把四个女儿和太太留在了美国，邦德温和逗趣地试探，问比克斯比是否后悔第四个女孩的到来。

比克斯比笑道：“我搂着三个皇后时还从来没想过别的事情。”[23]

即使在航空界，比克斯比都比邦德更有“建树”。邦德在中航的工作就是在商业航空最遥远的边缘地带用陈旧的设备和原始的设施挣扎前

进，只要他保持中航有偿付能力，他就保得住工作——而在他身后，寇蒂斯-莱特公司被经济灾难的方方面面纠缠得一筹莫展。比克斯比在泛美航空的上层是成功人士，国际航空界已经升起的明星，还得到谜一样的泛美航空公司总裁胡安·泰利·特里普（Juan Terry Trippe）的充分信任。[24]特里普已经通过经常购买或兼并吸收地区航空公司以及在北美、南美和中美洲间开拓国际水上商业航空建立了一个航空帝国。然而，特里普的梦想没有停留在跨越像加勒比海地区这样的小池子里，他的目光聚集在大西洋和太平洋这两个国际航空的大盘上，知道如果可以建立飞越它们的航线，他就可以永远改变世界并从中获得数以百万计的美元的收益。

这是惊人的雄心勃勃的抱负，但是，既不存在有足够航程、可靠性和负载能力飞越如此辽阔的水域并能赢利的飞机，也不存在至关重要的、能在大洋中找到岛屿的导航系统。然而，泛美航空把这个志向奉为可以实现的信念，正在推进大西洋和太平洋这两个越洋飞行项目。比克斯比在亚洲的使命是为即将到来的航空服务做准备，其任务中最重要的一项就是说服中国政府授权允许泛美航空迄今尚不存在的跨太平洋飞船在中国着陆。

“恕我直言，比克斯比先生，你将永远搞不定这件事”，邦德警告说。[25]

“永远搞不定？”比克斯比问。泛美航空经营的航线总长2万英里，年收入总值超过900万美元，确认无误的利润有100万美元（约合现代1630万美元），已处理好了南美、中美洲和环加勒比海地区的一大堆政治问题。泛美航空惯于闯出生路。[26]

“我想你会发现上一世纪列强与中国所签订条约中的‘最惠国待遇’条款引致的困境”，邦德解释道，“如果中国授权允许像你这样的美国公司的飞机在中国着陆，则所有其他最惠国都会得到飞机在中国的着陆权，

这意味着授人以柄，允许日本飞机在中国着陆。因而中国不会给你任何东西，永远不会。”

“这是可以商量的，就像其他的一切”，比克斯比反驳道。

“恐怕你会发现这不可以，你不会得到美国飞机在中国着陆的许可，除非日本废除其条约权利或者沉入大海。”

花旗总会的全部生意都通过“欠条”交易，按月结算。比克斯比不服气，在离开之前按照上海习俗与邦德摇骰子赌饮料欠条归谁。[27]

那个月[28]，日本关东军最后攻占热河。[29]但尽管有如此不祥的变化，中航的进步还是令威廉·邦德很高兴，他知道，航空旅行将成为中国越来越不可缺少的出行方式，他遥想前景，信心大增。几天以后，1933年3月31日，哈罗德·比克斯比宣布泛美航空公司已控制了寇蒂斯-莱特公司在中国航空公司中的45%权益，这击碎了邦德已安排好的前景。[30]威廉·邦德是支持中国的人，聚焦于中国。泛美航空是聚焦于国际的美国公司，邦德不知道应该如何与他的新公司老板相处，并为自己的工作担心。在1933年春天，工作对于一个美国人来说的确是一件非常重要的事情。

---

[1] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.47；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.51，引自邦德1969年3月20日写给威廉·利里的信；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27，和访谈弗丽达·陈与T.T. 陈，2005.10.05。

[2] 抗日战争期间曾任中国航空委员会顾问和财政部顾问。——译者注

[3] 笔者访谈陈文宽，2005.9.15；笔者访谈艾利森的女儿南希·艾利森·莱特，2005.10.6-9；William Bond，“E.M.Allison，”以及名称不详的报纸上的讣闻，均见于*C.N.A.C. Cannonball*，1976；William Leary，*The Dragon's Wings*，pp.68-69。

[4] Leary，*The Dragon's Wings*，p.18；Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha，”chap.4，pp.1-10；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.25，32，51；Richard I. Hope，“Developing Airways in China，”*Chinese Economic Journal*，January 1930，ANY=Arthur N.Young Papers，the

Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[5] Ernest M.Allison，“Story of Another First Flight，” *Wings over Asia*，Vol.3，p.11；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.50-60；Percy Finch，*Shanghai and Beyond*，pp.219-221；Anne Morrow Lindbergh，*North to the Orient*，pp.112-114，117-124；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），Summer and Autumn 1931.死亡率统计数字有不同说法：世界银行的中国网页称洪水导致400000人死亡：http：//worldbank.org.cn/english/content/427n1214549.shtml，accessed September 29，2005；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，p.166，称200万人死亡；Hallett Abend，*My Life in China*，*1926-1941*，pp.154-55，说3000万人失去家园；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，p.434，则说1400万人流亡。

[6] Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，p.28；Edwin Hoyt，*Japan’s War*：*The Great Pacific Conflict*，pp.80-97；John B.Powell，*My Twenty-five Years in China*，p.190；Stella Dong，*Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*，pp.212-213；Marius B.Jansen，The Making of Modern Japan，pp.577-586；Earl Albert Selle，*Donald of China*，pp.267-268；Spence，*The Search for Modern China*，pp.391-394.

[7] 指南满铁路。——译者注

[8] David M. *Kennedy*，*Freedom from Fear*，p.77.

[9] Dong，*Shanghai*，p.213.

[10] 十九路军的行动可能有与中航的一项非常规航班服务有些关系——中央政府曾私下指派邦德用飞机运送一位使者去与十九路军指挥官会晤，之后不久，十九路军就拔营向上海挺进。

[11] 指一·二八事变。——译者注

[12] Ernest M.Allison，“Story of Another First Flight，” *Wings over Asia*，Vol.3，p.11；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.42-43，65-70；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.55-60；Leary，“George Conrad Westervelt，Capt.，USN，at the Beginning of Chinese Aviation，” *American Aviation Historical Society Journal*，Summer 1972；“CNAC Story Prepared for Southern Flight，” September 7，1943，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 11；Theodore H.White，“China’s Last Lifeline，” *Fortune*，May 1943；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 7，1938.乔治·韦斯特维尔特回到中国代表寇蒂斯-莱特公司并帮助指导邦德。

[13] Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.10，p.29；Selle，*Donald of China*，p.280；

Spence，*The Search for Modern China*，p.394.

[14] 该航空公司曾于1931年年底建立二号航线但以失败告终，主要是因为飞行员尚未接受足够的航班飞行训练。

[15] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.73-75.

[16] 邓勉仁系宋子文的机要秘书，时任广东银行总司理。——译者注

[17] 国民政府军事委员会。——译者注

[18] 指1932年第一次上海事变。——译者注

[19] Evan S.Young to Arthur N.Young，April 13，1933，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[20] Bixby，“Top Side Ricksha”；比克斯比访谈，“Airline Operations，” PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；Frederic MacMaster，“Pan Am’s China Man，” *Air Line Pilot*，August 1976；“Harold Bixby，a Chief Supporter of Lindbergh’s’ 27 Flight，Dies，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 20，1965；Robert Daley，*An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*，pp.119-120；Marilyn Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*：*The Rise and Fall of an American Entrepreneur*，p.206；A.Scott Berg，Lindbergh，pp.95-96，98；许多当时的相片。

[21] Bixby，“Top Side Ricksha，” p.4.

[22] Kitty Hawk，莱特兄弟试验历史上第一次动力飞行地点。——译者注

[23] 笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[24] Trippe to Morgan，February 7，1933，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；Daley，*An American Saga*，pp.119-120；Bender and Altschul，*The Chosen Instrument*，pp.158-164，236-239；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.83。

[25] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3。

[26] William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.72。

[27] Henry Wysham Lanier，*The Far Horizon*，p.180.

[28] 指1933年3月。——译者注

[29] Spence，*The Search for Modern China*，p.394；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.175；Selle，*Donald of China*，p.280；Abend，*My Twenty-five Years in China*，p.203.

[30] 有来源说泛美航空公司于1933年4月1日买下了中国飞运公司，但出于东方迷信将收购作为已经发生的消息提前一天宣传，比克斯比显然不认为这样的分别特别重要。在公司历史上的一个关键点，他在所写的一封信中非常准确地记叙了泛美航空公司是在1933年4月1日收购中国飞运公司（比克斯比写给彭学沛，1937.9.13，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）），但在一份题为“泛美航空公司收购美国中国飞运公司”的备忘录中（PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8，日期不详，但肯定写于1941年8月8日），他说收购日期是1933年3月31日，在“中华民国交通部与泛美航空公司间的合同，1945.12.21”中也是这样说，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。在这个故事中，3月31日赢了决胜局——那天恰巧是笔者的生日。

4 蛋糕与香槟

如果说这项出售令威廉·邦德担忧，它则令中航的中方股东感到震惊。该公司的创始合同章程清晰地规定，无论中方还是美方在没有得到另一方的同意下均不得出售其股份。[1]中国人理所当然地感到被出卖了：泛美航空公司早已在寇蒂斯-莱特公司充分了解和合作下嗅探中国航空公司长达一年多，而且在中国生意黄了的寇蒂斯-莱特早在一个多月前就已与泛美航空达成协议。这笔交易从法律上看有可疑，但泛美航空只是采取了迂回动作而没有违反合同的条文，因为实际上泛美航空并没有收购中航而寇蒂斯-莱特也没出售中航。作为替代，泛美航空收购的只是寇蒂斯-莱特下属的一家隐蔽的子公司——洲际航空公司（Intercontinent Aviation），洲际航空公司拥有另一个神秘的实体——中国飞运公司（China Airways Federal），而中国飞运公司的唯一资产就是中国航空公司中的美方权益。从技术上讲，这项交易没有违反创始合同的文字，但肯定伤害到了文件中的合作精神，因而中航的中方官员暴怒——倒不是因为他们认为自己已经与寇蒂斯-莱特有了任何特殊的关系，而是觉得美方棋高一着，令他们失了面子。

此后不久，4月上旬，董事长黄江泉（K.C.Huang）召集会议，结识比克斯比和了解泛美航空。[2]黄是位极其富有和精明的橡胶业和航运业商人，在荷属东印度群岛（现印度尼西亚）长大，他的第一语言是马来语，通晓荷兰语和英语，略懂汉语。另一位中方董事在会议开始时率先发言说：中航每月营收为7万墨西哥鹰洋，而每月费用为12万墨西哥鹰洋。[3]然后第三个中方董事动议宣告公司破产，这让比克斯比一下子泄了气，比克斯比算得出来，坐在三个美国人对面的是四个身着深色西服的中国人，这些中国男人可以投票让中航不复存在并与别人合伙开航空

公司。

实质上，哈罗德·比克斯比远非咄咄逼人，他在推崇与泛美航空合作的好处的同时敦促中方不要仓促行事。[4]与寇蒂斯-莱特不同，泛美航空不受任何（飞机）制造业界利益的限制，它总是选择最安全、性能最好的飞机和发动机，并以最优的价格购买，不在乎是谁造的。比克斯比向这些中方董事保证泛美航空确实想帮助中国发展其本土航空公司，泛美航空意欲将它们纳入跨太平洋航班服务这样一个有远见、雄心勃勃的“下一步”计划中。比克斯比指出，只有泛美航空已经在加勒比海地区证明了它有这方面的能力，没有其他航空公司可以做得到。跨太平洋航线计划将使中国和美国更紧密地连接在一起，促进外交和文化的交往，并引发整个世界的想象，令每一个参与的人都大大地“露脸”，两国之间的生意会兴旺，毫无负面效果。中航的中国股东所有要做的就是安排合理的邮运补贴，开放从上海到广州这条尚未开发的航线，并允许泛美航空在中国着陆。

中方董事做出回应，要求泛美航空给予中航一笔巨额无担保贷款。该提案如此粗暴，令比克斯比感到惊讶，他又是争辩又是恳求，但没有丝毫进展。眼下比克斯比所要设法完成的是说服中国董事们撤销破产提案。

当比克斯比说泛美航空想扩大中航在中国国内的业务时，他说的是真话，泛美航空确实想在上海和广州之间开辟一条新航线。该航线是在创始合同中就说好了授予中航的，中航称之为三号航线，如果开通，就将连接起中国的两个主要城市。然而，三号航线有1000英里长，要在密布无法预测的浓雾且多山的海岸线上停几个中间站，而这些中间站没有一个能够产生更多的流量。虽然广州是中国的第二大城市，名义上隶属于控制着上海的南京国民政府，但广东省政府和南京之间的政治关系达到了水火不相容的地步，而且上海—广州间的飞行航班将与有效率的远

洋轮船航班产生竞争。三号航线的回报预期如此之低，致使中航宁可一直任其闲置。然而，三号航线的理论存在竟然成了泛美航空购买中航的首要原因。只有上海成为停靠跨太平洋航线飞机的远东终点站，该航线才能盈利；而只有三号航线才可以将上海连接到泛美航空打算飞越太平洋所经过的洋中岛屿。[5]为了有资格获得慷慨的美国邮运补贴，泛美航空计划直接出面经营三号航线。

创始合同的具体条文规定，如果中航在1933年7月8日之前在三号航线上开通邮运服务，就授予中航三号航线专营权——此刻只剩3个月了；而如果办不到，中航就铁定失去那部分的专营权。比克斯比深知，在他帮助策划了利用合同灰色地带进行狡诈的收购之后，不可能指望（中方）对上述条文给出宽松的解读。中方所有要做的就是等待和拖延，失去三号航线的专营权将迫使泛美航空进行大量的谈判，可以推测，中方会利用这些谈判把泛美航空榨干。一号航线即长江线和较新的二号航线即北平线占用了公司所有的“洛宁”型和“史汀生”型飞机。比克斯比如果拿不出什么实质性的东西，他宣扬泛美航空承诺建设中国本土航空公司的花言巧语只能是一番谎言；再说这些老旧的单发动机飞机并不适合在面临茫茫大海、充满危险的航线上做长距离飞行。三号航线需要速度更快、航程更长的多发动机水上飞机，泛美航空的一支七人远征队带着两架“西科斯基S-38”型双发动机水陆两用飞机搭乘荷兰货船“格特鲁德·马士基”号（Gertrude Maersk）从佐治亚州的萨凡纳市（Savannah）出发，但“格特鲁德·马士基”号直到6月底才抵达上海，离截止日期仅剩一个多星期。

整个4月和5月，在比克斯比与中航的中方管理层扯皮之时，华北战火连绵。[6]北洋军阀的军队不时取胜，但中央政府压根儿没帮一点儿忙。恰恰相反，蒋介石调遣精锐部队对位于长江以南江西省的中共主要根据地的红军发动第四次“围剿”。[7]5月，日军突破长城，进犯北平所在的河北省，到了月底，北平和天津的市民能听到日本大炮的轰鸣，战

斗以一纸屈辱的停战协定告终[8]。但比克斯比至此似乎仍未掌握邦德早在两个半月前就已告诉他的真相——世上没有任何办法能够诱使中国人向带有外国国旗标识的飞机授予在中国的着陆权，因为他们深知日本会抓住最惠国的机会也这么干。[9]

因此，比克斯比的谈判毫无进展，他对中方各种不合情理的反要求感到惊讶，却仍不明白这是中国人说“不”的一种方式。[10]泛美航空更为宽广的目标令中航远比蒋介石政府看重三号航线。国民党有其他要优先处理的事务。对他们来说，中航不过是帮助他们的国家实现政治统一和经济发展的工具，以及学习如何运营和管理中国自有航空公司的模板而已。该公司的中国领导层宁愿用微薄的自有开发资金来完成在四川省的两个主要城市——重庆和成都——之间通航的长期计划，两条国内航线均超过1000英里，连接它们与泛美航空毫无关系。几个星期过去了，成为新闻头条的都是华北战事，而通过三号航线开展邮运的计划已接近最后期限，泛美航空的2架水陆两用飞机和7名飞行人员正在来华的大洋途中某处，看来在他们到达之前比克斯比不可能办成什么事。

邦德在中国已有2个年头，他从一开始就明白比克斯比需要中方全心全意的支持才能实现泛美航空雄心勃勃的计划，他还觉得比克斯比没有做成多少事，不值得中方支持。[11]虽然邦德与比克斯比都相信从长远来看与泛美航空的伙伴关系将被证明对中国有利，但邦德看到了比克斯比没有认识到的一点——中国的短期问题的重要性超过其长期考虑。邦德认为比克斯比只有显示出泛美航空对中国的当务之急有实实在在的兴趣才能促成与中方的合作，他还认为比克斯比并未领会到在中国快速高效的空中旅行之充分的赢利潜力和对国家统一的作用。他希望，比克斯比体验一下上海之外的中国，感知其复杂性、魅力和困难，并认识到除了将跨太平洋航线锚定在上海的潜势之外，比克斯比还可以为泛美航空做更多的事。

邦德还有个更为个人的动机：虽然公司收购已经过去了近2个月，他依然不知道泛美航空对其的安排。根据合同，中航的美方合作伙伴有权雇用和解雇管理人员。如果泛美航空判定他派不上用场，邦德就完了。而与比克斯比结伴沿长江三峡溯流而上1000英里到四川调查和开通重庆至成都航线的旅程，似乎是个巩固邦德地位的极好机会。于是邦德罗列种种论据说服比克斯比加入考察。

中航的创始合同授予该航空公司沿长江从上海至重庆、再从陆路至四川省会成都的飞行权利。不幸的是，中央政府的文件在四川吃不开。军阀刘湘元帅[12]控制着该省，他给予的条件是：如果中航愿意运营该航线的最后一段（重庆至成都）的话，他才向该航空公司授权准许其从重庆飞往长江下游城市。而毕业于沃顿商学院金融专业的中航业务组主任黄宝贤（P. Y. Wong）已先于他们飞往重庆展开游说。

四川当时是中国人口最稠密的内陆省份，但其为群山环绕，相当与世隔绝。中航的飞机已经飞行到该省最大的城市重庆18个月了，这是当时刘湘元帅勉强同意的唯一授权，但重庆工商界对高速高效便捷的航空服务的强烈呼吁令他不可以充耳不闻。实际上，即使乘坐用布和胶合板做材料、单发动机的、像网兜似的“洛宁”型飞机，不论起飞还是下水，飞行都是最安全的旅行方式。因为它避开了穿越长江峡谷的急流险滩的旅程，该旅程凶险莫测，造成每年超过1000人葬身于此。

可以期望重庆和成都之间的航班有类似的效益。这两个城市之间的陆路是一条蜿蜒穿行于稻田、鸦片园和隘口的长300英里的道路，苦力们用轿子抬着较为富裕的人旅行，但那些旅行者们还是不得不雇用武装保镖。另一种出行方式是可以坐船，沿长江（在重庆以上称为“金沙江”）上溯至长江与岷江的汇合处，再通过岷江上行至成都。然而，轮船只能在夏季丰水期通行岷江，否则这段航行就必须用帆船在湍急的江流中通过拉纤拖曳上溯。无论哪种方式，成都和重庆之间的旅程都要花

大约两个星期。

1933年5月26日，中航一行人乘坐由欧尼·艾利森执飞的“史汀生底特律人”型（Stinson Detroiter）单翼机离开上海前往汉口，乘客有邦德、比克斯比和上海邮政总局局长乍配林（A.M.Chapelain）。那时的外国人大多具进攻性、粗鲁、少教养、没礼貌，而且长得多毛，但他们从邮政服务“压榨”的钱比中国人要少，在世纪之初的几年，西太后开始邀请他们来管理中国最重要的邮局。

上海以西585英里，聚集在位于长江深水航道开头处的汉水江口的武汉三镇——汉口、汉阳和武昌[13]，通过铁路干线贯通中国南北和两条河流远达内陆多地，是河流、铁路、农业和开始发育的工业的战略交汇之地，使它们成为中国的芝加哥。[14]汉口位于长江北岸及汉水江口之东，是三镇中最大的城市，对于外国人来说是上海的一个缩影。在这个中国城市中，崭新的商业建筑、工厂的烟囱和几处层叠的古塔从陈旧密集的贫民窟中凸显，紧挨着这片破败杂乱之所在的下游处，是不大的英、俄、法、德、日租界，租界内西方风格的建筑向这条伟大的河流显示出异邦情调的表象。汉口租界有一个马场、若干垒球场、若干临水高尔夫球场、一家基督教青年会、若干电影院、一家租赁图书店、若干会所、若干板球场、几个重要的传教总部、一家由俄罗斯白种人中年女人开办的上好的妓院，还有土垱街[15]，街上汇聚了卡巴莱西餐厅和夜总会，使其成为另一个在长江上游的如同上海臭名昭著的“血巷”[16]的街道。

探险小队在汉口收到一封电报，劝说他们放弃他们提出的航线拓展建议，理由是四川已经爆发内战。然而，曾长驻成都的乍配林先生则不动声色地评述道，四川内战的激烈超度远远不如凡尔登战役那么凶猛残酷，还认为不应因别人的传言就导致中航放缓扩张的速度。他们不理睬比克斯比的疑虑，决定继续前行。

长江在汉口西南方蜿蜒流淌了很长一段，艾利森抄捷径沿汉水径直往西飞。下方，先经过江上密密麻麻的航船，再经过乡野成千上万块的稻田，然后在沙市与长江重新汇合。当他们轰鸣着飞向宜昌时，山冈出现在江的两岸，点缀着处于稻田、麦田和柑橘果园之间的村庄，风景如画。从宜昌继续上行，黄褐色的长江水从3000英尺到5000英尺高的巫山山脉中涌出，大江被重峦叠嶂困住，限制在长达146英里绝壁深悬、激湍飞流的峡谷之中。[17]

乌云在巫山之巅翻滚，艾利森下降到临江高度，在云层下平飞，峡谷底部的微风几乎总是可以吹出几百英尺高的净空。满布着上千种青色和灰色调的斜坡从江岸开始直向空中高耸，坡下，一艘逆水上行的帆船好似被急流凝住，五六十个赤裸上身的“纤夫”（长年将船拖向峡谷上游的人），共同套在一条纤绳上，攀爬在倒霉的先人们的足迹磨蚀留下的古牵道上，拖着这艘船与江流对抗。从空中看，他们就像套上了轭具的蝼蚁。突然，两只顺水下行的帆船倾侧着经过，在浪尖上如树枝般颠簸，在被暴雨涨满的激流中奔泻，它们正在为维持有舵效的速度而疾驰争流，因为唯有骇人的速度方能令船只对舵柄做出响应。逆水上行的航程对于纤夫来说最危险，许多人失足滑落江流中而溺亡；顺水下行的航程则对于帆船本身是致命的，十分之一的帆船被激流和礁石撞坏，二十分之一完全损毁。薄雾在石灰岩山峦间弥漫，在躁动的水域上翻腾；野花铺满相对平缓的斜坡。一堵巨石墙挡住了峡谷的前路，艾利森死盯着河流的中线直冲过去，直到侧倾飞行转入一个新的河段，只见前边1英里处又有另一座山坡阻挡。飞机仿佛在一连串死胡同里飞荡。

在峡谷中飞了一个多小时后，山峦把河流挤压得更紧，急流在穿过西方人称“风箱峡（Wind Box Gorge）”的瞿塘峡时疯狂地奔腾。瞿塘峡是三峡中最短的峡谷，只有5英里长，峡谷中江面宽度任何地方都不超过500英尺，夏季洪水来临时，长江惊人地上涨165英尺，形成的大旋涡曾激发了一位著名诗人的灵感，描述它就像是“千海注一杯”。艾利森闯

过瞿塘峡上游端由两座巨大的石灰岩断崖锁住江流的夔门，飞升到一片山势比较和缓、逐渐开阔的地带。

艾利森向上游再飞了一个小时，便到了重庆。这是个人口稠密的中古城市，坐落在一座突出于长江与嘉陵江交汇处的楔形半岛陡峭的周边，距中国东海1400英里，60万居民居住在由长达5英里厚厚的石墙围绕而成的城中。[18]从宜昌经三峡到重庆的上行旅程，传统的帆船需要30～40天，丰水季节则可能需要多达50天；下行旅程通常要花一个星期；即使是最强有力的现代江轮也需要一周时间来完成上行旅程。[19]而中航用大约2个小时就飞越了这些峡谷。

重庆，1933年5月29日，春晨以典型的阴沉降临，雨雾在狭窄曲折的小巷中穿透缭绕，润湿了腐烂在垃圾淤积的排水沟中未经处理的污物。鸡和尖叫着的猪冲出打开的店面，巷子中厨房里烧得滋滋作响的川菜散发出强烈的辛辣气味，混杂着当地瘾君子呼出的鸦片那令人反胃的气味。乍配林先生到邮局办理业务去了，四组苦力用轿子抬着邦德、比克斯比、艾利森和黄宝贤，在潮乎乎的、被磨蚀得光溜溜的石阶上起起落落，粗鲁地吆喝着开道，与清早出门的人群擦肩而过，直至到达重庆为数不多的宽阔街道之一。在那里代表团转乘军阀刘湘元帅的汽车，汽车系其主人为了给拜访者面子、也为自己挣面子派遣来的。一个司机载着他们走了一小段距离就到达了刘元帅堡垒般的总部，大门左右两边站着保镖。“你们好好瞧着”，邦德边走进大门边眨了一下眼说，“他应该有20个小老婆。”[20]

一个侍从引领这些美国人进入了一间昏暗的接见室，凶悍的武装人员潜伏在每一个角落。刘湘穿着用深蓝色丝绸裁制的庄重的长袍出现了，他向客人们微倾以示尊重，灯光在他精心剃过的脑瓜顶上闪亮。他笑了笑，摊开双手表示欢迎，并把美国人引入一间不那么吓人的较小房间。邦德很难将此人个头矮小的形象与其控制着相当于大约一半美国人

口的5000万～7000万人的事实联系起来。[21]在这位军阀和中航高管们寒暄的当口，仆人们奉上一块块不新鲜的天使蛋糕、一杯杯常温的香槟，这些西式美食旨在向美国人表达敬意和加深印象，而美国人通常喜欢在早上喝咖啡。但他们还是出于礼貌大加溢美之词。刘湘低声说了几句中文，译员翻译道："刘元帅希望告诉你们，你们应他的要求决定从重庆到成都单独飞一个航班，他很高兴。"

邦德回答，中航很乐意调度以满足刘元帅的愿望。[22]这一点一直是交易的成败关键，刘湘坚持中航必须将重庆—成都航线与从汉口至重庆的溯流而上的航线分开，以便他的人可以搜索所有进出成都的飞机以确保没有携带军用物资。邦德想，每个中国强人害怕农民武装也许是对的，但是，光靠一架单发动机"史汀生"飞机隔天往返，（从重庆）运送武器到成都，没有一年工夫都不足以对刘元帅在本省的称霸产生威胁。邦德怀疑他还有一个动机——防止这些飞行携带没有缴纳刘元帅的出口税的鸦片。邦德并不了解这位军阀的财源，但他愿意用一年的薪水来打赌刘湘的大部分收入来自其对四川鸦片的控制。成都地区的河流并不适合使用水上飞机，邦德选择不再解释为什么中航不得不使用陆上飞机从重庆飞成都。

译员继续说："刘元帅还想告诉你们，他非常赞赏中航一直以来在汉口和重庆之间的运营，它为四川和重庆的老百姓和繁荣带来了巨大的利益。"

邦德认为，航班服务确实是个恩惠——它使四川比它在中国的四千年文明史上任何时候都更容易到达，但邦德同样肯定，刘元帅如果再也见不到另一架飞机轰鸣地飞入他的四川据点会很欣喜。每一次向长江上游的高速飞行都将重庆与长江流域下游的国民党的势力范围连接得更紧密。

刘元帅不经意地提到他和成都的"意见分歧"。显然，某些邪恶、被

误导的将军（美国人知道是刘元帅的人）在攻打刘的叔叔，叔叔躲藏在成都。他的叔叔憎恨刘湘的影响，可能会没收中航的“史汀生”飞机。刘湘一边专注地述说一边点着头，郑重地劝告美国人至少在他控制住成都之前不要继续。

比克斯比向刘湘保证，“史汀生”是一种纯粹的商业飞机，对于军事目的毫无用处，南京政府急于开展邮运服务。

邦德希望比克斯比没提最后的细节。在中国，一个人如果不打算羞辱另一个人，就不会让另一个人注意到不愉快的事，而最后的细节令刘将军丢脸了。

幸好刘湘并不在意这些“外夷”的失礼。会后，拜访者们走到外面被雨雾包裹着的重庆岬。这个军阀既没有给多少支持，也没有拒绝。他们乘汽艇向下游行驶了12英里，来到存放他们的“史汀生”飞机的军事机场，想着只要天气一好转就起飞。

“大川”（“Big” Chuan）在机场和他们会面。1931年他曾是个中航飞行员，但一次不光彩的迫降已导致他与中航分道扬镳。他身怀航空技能去了四川，成为“川总司令”（“General-Admiral” Chuan）——刘湘元帅的水陆航空部队最高指挥官。“川总司令”兴高采烈地引导他的前雇主穿过他设在征用来的佛寺内的总部，佛寺大院之外有2个机库，保护着他收集的杂七杂八的飞机，可以理解，南京政府拒绝许可地方军阀进口飞机。但一个法国军火商从印度支那走私了一打双翼飞机进四川，刘湘元帅用这批飞机和一支比美国军队人数还要多的现役部队控制着四川省。邦德看到一架第一次世界大战的幸存者——法国“宝玑XIV”型飞机，是这批飞机中外观最好的，用一根手指在其翼面上摸了一下。该飞机带着遍布机身的灰尘离开了。

美国人花了整个下午收集关于成都的信息。最近，一个从成都回来

的美国商人盯上了成都城内一处阅兵场[23]，认为可能是成都最好的着陆点。艾利森给一个他认识的在成都的汽车推销员发了电报，请他丈量这个场子的尺寸。回复是：1000英尺长，400英尺宽。够大，但只是刚好而已。

5月的最后3天，潮湿而沉闷的雨在重庆徘徊，考察队不能升空，坏天气啃噬着他们希望用来进行空中测量的时间，但6月1日一破晓，云层底部就升高到了山顶的水平，于是小组起飞。艾利森保持着飞行控制直到飞越了一系列的山丘，然后在较易控制做紧急着陆的地形上空时将控制权交给坐在副驾驶位置的邦德。邦德懂得如何飞行，比克斯比也懂，但两人都不是王牌飞行员。艾利森飞行过好几千个小时，是机上最有经验的飞行员。他在便条簿上标记着时间、速度及方向，并仔细察看着三张彼此根本不一致的地图，试图对照着它们在下方明显不相关的地形上领航并做出修订，用以帮助飞行员将来的航行。如同在中国的大多数空中航行，在中国基本上没有公路、铁路和电报线路的地区，一个贫瘠的村庄和另一个看起来非常相似，因此这次飞行具有挑战性。

起飞1小时40分钟后，前方云彩的下方出现了一座结实的山间土墙，遍布下方山坡的白色鲜花在和风中颤动——这是山地农民种植的罂粟。[24]艾利森重新接手控制并从山脉中侦察寻找缺口，但渐感无望，直到在一处鞍状山岭的基部发现了一小片无云净空，便擦着树梢调整角度穿过该隘口，进入较为宽敞的空域，下方地面是坡度下降、向前延伸的农村。前方，伸展着成都平原不规则地拼凑在一起的农田。[25]

被城墙围起来的城市——成都——沿着西北方的地平线缓缓地显露出来，像一座在绿色乡村风景中的围着灰墙的孤岛。机上众人细细查看着部队集结、大炮发射、壕沟体系或任何其他的战斗迹象，景物中没有发现什么令人不安的异常情况。艾利森认出了硬楔进街区和东北城墙之间的东校场，它看起来像张邮票，可以看到数百名武装士兵在场上操

练。艾利森开始急速下降。此时如果有士兵用枪瞄准他们，这些美国人承认他们会急忙撤退打道回重庆，不过，向着这块小空地的带油门俯冲并没有任何敌意。

艾利森紧握舵轮的环形手柄，飞机滑进校场。东校场的一端有若干两层高的楼房和一排电线杆，另一端矗立着30英尺高的城墙，城墙很厚，削减了可用的面积。但艾利森还是灵巧地将“史汀生”飞机停在场地上，几乎没有颠簸，其着陆的精确给比克斯比留下了深刻的印象。邦德笑了，世界上最好的飞行员不在泛美航空，在中航。

飞机滑行后停下，艾利森关了发动机。乍配林局长打破了突如其来的宁静，他上一次从上海前往成都是在20世纪初，先乘江轮从上海到宜昌，再乘帆船通过三峡到重庆，最后坐由苦力抬的轿子，整个旅行从头到尾没有间断时间，花了62天。

刺刀安装在步枪枪管上的士兵们围绕着飞机排了两层，好奇的平民蜂拥在士兵的背后。邦德爬出飞机，一个士兵冲过来停在机翼下方，两只长靴靴跟碰在一起并操枪表演，将步枪举至胸前，来了个利索的一、二、三拍军事敬礼，而最后那拍竟然用一英尺长的刺刀将“史汀生”又脆又空的机翼一下刺穿。那士兵猛地拉出刀片，愣愣地看着损伤，吓得脸色煞白。邦德抓住他的胳膊肘，有礼貌地带领他从机翼下走出来，看到他纯净安乐、充满感激的眼神。中国军队的士兵会因为这样的过错而被枪决。

当这四个白人挤出混乱的人群时，一只手臂忽地伸出来夺走了比克斯比的公文包。比克斯比大声咒骂喊叫，但无济于事，装有一批特别的首航封的公文包消失在人群中。比克斯比本来打算从成都寄出这批首航封——带装饰的信封，加盖了收寄戳及取消戳，还随首次邮政航班在两个城市之间运送过——集邮家们梦寐以求的邮品。

成都邮政局长期盼着他们的来临，他和司机在人群外围等候。他将中航一行人载到由旧东北总督衙门改建的刘文辉将军的部队总部，刘文辉是刘湘元帅反叛的叔叔。一位副官引领他们去见成都市市长、基督教青年会的中方总干事和刘将军。比克斯比提到他的公文包被盗走，并解释这如何使他蒙羞。许多人指望他寄出这批首日封，而他却无从回馈他们所给予的信任。一个参谋将对这只公文包形状及其所装之物的描述记录到笔记本上，并承诺成都的每一位官员都会尽其所能去寻找它。

下午3时左右，美国人提着几袋邮件飞回重庆。根据邮政统计，从重庆空运邮件到成都会马上赢利，但中航对军阀的政治游说只关注了国民党在四川的无能为力，邦德和比克斯比在中航争取建立航空服务过程中，忽略了充分叩拜中央政府要人这个环节。南京来的一纸公文强令中航暂停重庆至成都航线，虽然法令上一点儿解释都没有，但邦德意识到中央政府是为了挣面子而展示的力量。事实上，邦德感激这个拖延，因为他们无法在小小的东校场上进行安全操作。南京法令并没有公开，于是他和比克斯比发电报给成都当局说，邮运服务要等到成都建好合适的着陆设施才能开始。一个月后，挣足了面子的中央政府指示中航恢复服务。命令来得正是时候，成都快速平整了机场，皆大欢喜。

对比克斯比来说，这是一个伟大的冒险；而在邦德看来，在中国这样做生意很平常。比克斯比返回上海，对邦德的知识、能力、激情和作为旅伴的素质留下了深刻的印象，尽管邦德的工作环境没有得到切实的改善，此次探险为他们的友谊奠定了基础。比克斯比丢失的公文包不可思议地抵达了上海，首日封全数在里边，尽管所有那些未盖销的邮票都被揭起盗走。当然，伴随公文包而来的是成都市市长的一封中文信。比克斯比请他的晚餐同伴——一位中国将军——做翻译。显然，市长在外出散步时发现了一个苦力的臂下挎着这个公文包，这飞来横运真是好得叫人疑窦顿生，于是市长的警卫“啪”地给这个苦力上了手铐。这封信告知该苦力已经得到“恰当的惩罚”。

比克斯比问这可能意味着什么。

那将军停顿下来，一口菜夹在他的两根筷子之间，“他们砍了苦力的头，显而易见”。[26]他耸耸肩，把那口食物放进嘴里。

比克斯比自己出钱给它们重贴了邮票并送回成都，在成都正式航空邮递，并附了一张小纸条解释延迟的原因。

---

[1] Cyril McNear to Juan Trippe，April 1，1932；Morgan to Trippe，February 1，1933；Trippe to Tom Morgan，February 7，1933；Trippe to Morgan，January 26，1933；Trippe to Robert Payne，February 20，1933；all letters in PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20；CAB Docket No.1706，“Brief History of Pan American Airways，Inc.，” PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 14；Arthur N.Young to Evan S.Young，March 17，1933，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Acquisition of China Airways Federal，Inc.，USA，by Pan American Airways，” SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；“High Rates Cheap on China Airline，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 6，1946；William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.78-79；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.72-74.泛美航空公司没花公司1分钱的现金就完成了交易，只是为了交换洲际航空公司塞了3000股股票给寇蒂斯-莱特公司（泛美航空公司股票当时的交易价为每股28美元），并包括在1935年3月31日之前以每股25美元的价格购买1万股泛美航空公司股份的选项。泛美航空公司记录其初始投资为282258.69美元，约合现代4600000美元。

[2] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；题为“中航”的备忘录，日期为1942.8.7，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.82；Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.4，p.5；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.75-76。

[3] 墨西哥银圆又称“墨银”或“墨西哥鹰洋”，当时在中国自由流通，已经成为中国货币通货。

[4] Bixby to Arthur N.Young，April 18，1933，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，p.58；William Stephen Grooch，*Winged Highway*，pp.166，176；Leary，*The Dragon’s Wings*，p.76；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 7，1933；and *Shanghai Evening Post*，February 3，1934.三号航线长1628公里——1008英里：“Aviation in China，” Vol.3，No.12，*Consul of International Affairs*，Nanking，May 1，1937，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[5] 马尼拉和上海之间地理上明显的直线正好越过台湾岛，而日本自从1895年就已控制了台湾。

[6] Hallett Abend，*My Life in China，1926-1941*，pp.204-205；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China，1911-1945*，p.175.

[7] 蒋介石的前三次“围剿”均遭惨败，主要是因为中央政府的军队难以抵挡共产党人的宣传而频频大规模倒戈，《中国评论周刊》（*The China Weekly Review*）由此得到启发，讥讽蒋介石的剿共战役为“红色补给专列”（《中国评论周刊》，1933年10月7日）。

[8] 指《塘沽协定》。——译者注

[9] Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.75-85.

[10] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.82.

[11] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 7，1933；比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；Ernest M.Allison，“Landing in a Walled City，” *Wings over Asia*，Vol.1，pp.40-41；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.87-90；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.3，p.6，and chap.6，pp.1-57；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.49，79-81；笔者与南希·艾利森·莱特的谈话及往来邮件，2005.11.4和2005.11.5。

[12] 西方人习惯称刘湘为元帅。——译者注

[13] 汉口、汉阳和武昌构成现如今的武汉。

[14] Bond’s letters，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；*See China by Plane*，中航旅游小册子，1934年或1935年，莉莎和罗伯特·米切尔的私人收藏；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，pp.153-158；Paul Frillman and Graham Peck，*China*：*The Remembered Life*，pp.3-46；W.H. Auden and Christopher Isherwood，*Journey to a War*，pp.49-

71；笔者访谈陈文宽，2005.1.7和2006.4.19。

[15] Dump Street，音译。——译者注

[16] Blood Alley，旧上海的朱葆三路，因汇聚低等酒吧和下等妓院而吸引外国水手和士兵聚集于此，经常出现闹事斗殴而得名“血巷”，今溪口路。——译者注

[17] *Shanghai Evening Post*，February 3，1934；*See China by Plane*，中航旅游小册子，1934或1935年；笔者访谈陈文宽，2004.9.17和2005.7.15；Judy Bonavia and Richard Hayman，*Yangzi*：*The Yangtze River and the Three Gorges*，p.331；Richard L.Burdsall，Arthur Emmons，Terris Moore，and Jack Theodore Young，*Men against the Clouds*：*The Conquest of Minya Konka*，pp.18-23；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.212；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.4-5，15，16，21；Theodore White and Annalee Jacoby，*Thunder out of China*，p.4；Simon Winchester，*The River at the Center of the World*，pp.262，284。

[18] *See China by Plane*，中航旅游小册子，1934或1935年；Emily Hahn，*The Soong Sisters*，pp.297-298；W.Somerset Maugham，*On a Chinese Screen*，pp.231-235；Gerald Samson，*The Far East Ablaze*，pp.160-166；Edgar Snow，*Battle for Asia*，p.155；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.30-33；White and Jacoby，*Thunder out of China*，pp.3-5。“鸦片到处都是，气味无处不在”：笔者访谈陈文宽，2005.7.15。

[19] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 7，1933。

[20] 笔者访谈陈文宽，2005.7.15。

[21] 数字各有不同。比克斯比在“Top Side Ricksha”，chap.6，p.4中说是7000万；白修德与雅各比在*Thunder out of China*，p.5中说是5000万；邦德在*Wings for an Embattled China*，p.49中说是5000万；埃德加·斯诺采用上述数据，在*Battle for Asia*，p.166中说介于5000万至7000万之间；1930年人口普查资料显示美国人口为123202624：http：//www.census.gov/population/censusdata/table-2.pdf，accessed August 24，2005。

[22] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.79，Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.39-40.

[23] 指东校场。——译者注

[24] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；笔者访谈陈文宽，2005.7.15；Percy Finch，*Shanghai and Beyond*，p.278。

[25] Walter C.Lowdermilk，“China Fights Erosion with U.S. Aid，” *National Geographic*，June

1945.

[26] Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.51-52.

5 三号航线

泛美航空的七人中国远征队乘“格特鲁德·马士基”号海轮（SS Gertrade Maersk）于1933年6月28日抵达上海。[1]哈罗德·比克斯比身着白色的热带西装，头戴防酷热的太阳帽，带着一份令人振奋的公文迎接来人。公文称：如果泛美航空要保住他们绕了地球半圈想要得到的航线运营权，远征队必须在十天内组装和测试完他们带到中国的两架“西科斯基S-38”型水陆两用飞机之一飞往广州并带回邮件。

远征队中有一位是中航总机械师齐格蒙特·“索尔”·索丁斯基（Zygmund “Sol” Soldinski），“索尔”是波兰裔，剑眉陡峭，嗜酒成性，监督一群中国码头装卸工小心翼翼地将机翼、机身、装在板条箱内的发动机和其他精致的航空仪表从“格特鲁德·马士基”号搬上岸，然后同样小心地把它们堆装到一条驳船上，用浅吃水拖船沿黄浦江上行拖到龙华机场。索丁斯基的脸涨得通红，不停地口喷谩骂，但他自己同样汗流浃背、起早贪黑地干。经过48个小时，在一间倚着中航在龙华机场的机库一侧建起的竹围墙、茅草顶的棚子内，泛美航空的第一架模样古怪的“西科斯基S-38”型水陆两用飞机成型。“西科斯基S-38”型水陆两用飞机左右两翼翼尖距离（也称翼展）超过70英尺，长40英尺，在陆地上高近14英尺，从外观看是截然不同的上下两个部分。上半部分是个大机翼，大机翼上有两条支撑杆向后伸向一对垂直尾翼，这对垂直尾翼及其方向舵由一个长长的水平翼面连接起来。飞机的下半部分由船身机身构成，船身是个六座客舱，看上去和小风帆游艇的船体一样。比较不客气地说，该船身也可以被描绘为一个鸭喙或者一只没有配对的鞋。一组短粗的半翼从船身突出，浮筒位于船身下方以保持飞机在水面的稳定。有18个支撑杆和桁架连接着上下机翼，并在两者之间安装有两台400马力

的普惠（Pratt & Whitney Wasp）黄蜂系列发动机。由于有宽大的上翼和窄小的下翼，“S-38”就不是单翼机，但也不太算得上是双翼机。“S-38”的设计填补了僵化过时的“洛宁”型飞机与更时尚、更现代的水上飞机之间的空白，它似乎是飞行的一个缺失环节。泛美航空曾使用“S-38”横跨加勒比海，收到良好的效果，但它们到1933年就过时了。泛美航空打算将它们作为权宜之计在中国使用，直至被从道格拉斯、西科斯基或波音公司的设计棚里即将产生出来的某种类型的更高性能的水上飞机取代。此刻，“S-38”是最好的选择。

伴随着飞机、发动机、机械师、飞行员、报务员和大量杂七杂八的设备，泛美航空还将自己的经理人一道运到中国。威廉·斯蒂芬·格鲁奇（William Stephen Grooch）是得克萨斯州人，长得像日耳曼裔，理着平头，一双天真无邪的大眼睛，人称比尔。他曾创建了一家航空公司，经营纽约至布宜诺斯艾利斯的航线。1930年，格鲁奇连同该航空公司的其他资产被泛美航空收购，而泛美航空派他到中国来是想利用其航空开发的经验。1933年7月1日，抵达中国不到72小时，格鲁奇试飞了第一架“S-38”飞机。两天后，他驾驶着该飞机向南飞往广州，邦德、比克斯比、业务组主任黄宝贤和其他三名泛美航空的人员懒洋洋地靠在客舱内。然而，环境的舒适并没有延伸到谈话上——位于无隔音装置的船身上方的两个黄蜂发动机雷鸣般地隆隆作响，客舱中几乎不可能听见说话声。在参差不齐、断断续续的海岸线和数百个岛屿上方沿中国滨海地区向南的飞行非常壮观，但邦德是战战兢兢地在观察研究。那些岛屿在恶劣天气或有雾时很难辨认，而且，在恶劣天气之下大量崎岖陡峭的冈峦令飞机无法安全地紧贴海岸飞行。当晚他们在福州过夜，次日飞完余下的航程来到香港，这架水陆两用飞机着陆时，机头触到香港简陋的启德机场上的软土，差点酿成灾祸。幸好飞机没有严重受损，7月5日上午，他们飞完最后的75英里到达广州，可以如期在7月8日当天或提前带着邮件返回上海。

一切进展顺利，直到广东邮务管理局拒绝给比克斯比任何航空邮件，而没有邮件比克斯比就不能兑现合同条款。很难辨明该决策源自何处，有可能是已经或多或少独立的广东省政府给南京政府脸色看；也可能是交通部想谋求泛美航空公司的让步；又或者是中德合资的欧亚航空公司图谋窃取三号航线。比克斯比检查了合同，它指定邮件必须在7月8日之前运送，但没有指明必须是航空邮件。比克斯比说服广州的英籍邮政局长给了他几袋普通邮件，于是这拨美国人把邮袋堆放在“S-38”上，向东北飞去，在7月8日——合同允许的最后一天——将它们递交给上海邮政总局，完成了中航就三号航线所做的保证。

此次飞行任务保住了上海—广州航线的合同权利，但只是个一次性的特技动作。从实际操作角度来看，比克斯比从中国官员处既没有得到邮运合同，也没有得到运营协议。而没有中途的维修站、燃料补给站、无线电气象站、票务代理商和位于远离中国主流城市的航站楼，该上千英里长的航线无法维持定期航班的运营。

1933年整个闷热的夏天，比克斯比与黄江泉董事长争论不休，试图达成一个双方都能接受的方案。[2]由于中国会从三号航线获得如此多的好处，比克斯比希望中航分担该航线的开发成本，他希望中国人允许泛美航空使用身穿泛美航空制服的泛美航空飞行员驾驶涂刷着美国国旗的泛美航空飞机来运营三号航线——这是三号航线可以获得美国邮运补贴的唯一途径。

黄江泉和其他中方董事耸耸肩，把这些提议搁置了下来，反过来建议泛美航空独资开发三号航线、提供飞机和人员，飞行该航线，但须在中国国旗下用中航的名义进行，并保证允许汇走三号航线的部分收入。他们想在所有泛美航空在中央帝国出售的跨太平洋机票上加收手续费，并对泛美航空飞机打着美国国旗在中国着陆的要求一口回绝。比克斯比逐渐被迫承认了邦德早在几个月前就告诉过他的不易之论：世上没有什

么能诱使中国承认那样的权利。

比克斯比的使命是为泛美航空提出的跨太平洋航线在亚洲端做准备，但他已经在远东地区待了六个多月，除了购买中航股份，他只完成了一丁点儿任务。被障碍困扰的比克斯比探索着创造性的解决方案。[3]他曾考虑泛美航空飞机用美国国旗离开马尼拉，在跨入大陆海岸前改成中国国旗。这个概念貌似合理，直到美国大使纳尔逊·T.约翰逊（Nelson T. Johnson）悄悄地提醒他，国际法把在公海变换国旗视为海盗行径。

虽然使用三号航线直接连接广州和马尼拉被证明为不可能，但航线的地理位置提供了一个有趣的机会以规避最惠国并发症。泛美航空公司在中国航空公司的股份占45%，不足半数。中航是一家中国公司，其航班运营进出中国均无问题，而三号航线的广州终点站到香港及澳门的飞行时间仅30分钟，港、澳系英、葡殖民地，位于珠江三角洲两侧。与1933年的上海相比，香港是个微不足道的地方，在其50万中国人居民中有几千欧洲移民，澳门依旧规模较小，因此经停这两个地方均不能盈利。但如果中航和泛美航空可以从任何一个殖民地牢靠地取得运营权限，则乘客可以跨过太平洋到达大陆海岸并转乘中航航班飞完最后一段到达上海。

不幸的是，取得香港或澳门的落地权会引发另一系列难题。格鲁奇执飞送比克斯比前往马尼拉，试图确保泛美航空在菲律宾的落地权，但比克斯比在菲律宾并没有比他在香港、澳门或中国大陆更成功。落地权难题依然是可能导致整个跨太平洋航线努力崩溃的陷阱，回到上海，比克斯比重新开始与中航的中方管理层的拉锯战。比克斯比的没有家人在中国，让人觉得他是过客，令其处于明显的劣势。[4]中方等待着，压力在增加。虽然这些谈判争论不休，但是比克斯比镇静的神态、不引人注目的外貌以及即兴幽默使他在力陈立场时不会冒犯人，他有重要的东方秘籍，不会在争辩中将对手逼到无法保持其尊严、完好无损地撤退的位

置。

如同邦德早已了解而比克斯比正在惊愕地发现的，中国远远不是一个数以百万计的同类的人朝着共同目标步调一致地前进的国家。事实恰恰相反：它是一个极其复杂和无情竞争的社会，在其中个体为了最微小的好处而相互推挤。对数以百万计生存于死神镰刀下的中国人的生命来说，微乎其微的边际利益可能并确实能够产生生与死的差别。每股割据势力都争抢对国家命运的主导权，国家版图被意识形态与地理位置弄得四分五裂。蒋介石明显牺牲了中国东北的行为激起了许多爱国志士的愤怒，但中国几乎所有无论源自哪派势力的政治宣传，无不鼓吹爱国、反日、排外的议程，且大多数提倡建立抗击侵略者的统一战线。然而，现实与言论不相匹配，割据势力继续着他们的血腥对峙，毫不妥协。

国民党认为参加共产党是死罪，共产党基层组织则抓住每个机会杀死南京特工作为报复。[5]1933年8月25日午夜前几分钟，一位受派遣与上海市警察局合作消灭共产党的国民党负责内部安全的警官及其保镖进入上海的阳光酒店[6]电梯，就在新奇的自动门开始关闭的那一刻，两名男子闯入，拔出枪来，一枪射中保镖的大腿将其放倒。开枪的刺客停了下来，然后铿锵有力地宣读了该委员会的宣判词，并用三发子弹击毙国民党特工。两名刺客逃脱。1932年该特工的前任就是被刺杀的，但国共不和绝非破坏国家统一的唯一冲突，暴力冲击着中央帝国的大多数角落。在四川，军阀刘湘元帅平息了他叔叔叛乱的残余势力；《中国评论周刊》（*The China Weekly Review*）报道，西藏的达赖喇嘛“利用四川混战尝试夺取西康”；凶残的海盗掠夺着福建省与广东省海岸地区，理智的船长都会远离在大亚湾附近臭名昭著的海盗的巢穴。大亚湾距香港东北60英里[7]。1932年上海保卫战的英雄守卫者们——第十九路军反叛了中央政府，主张更强的对日抵抗。广东和广西等南方省份维持着自己的政府和军队，财政收入没汇过一个铜子儿给南京政府。

威廉·邦德依然坐着职场冷板凳，1933年夏秋两季，他都在后台工作，负责中航一、二号航线，与泛美航空无缘。[8]威廉·格鲁奇是泛美航空在中国的机航组主任，如果中航和泛美航空融合得更加紧密，泛美航空将希望用它自己的人打理合伙事务。比克斯比正在上海航空界仔细搜寻一个长期助手，并显然锁定了爱德华·P.霍华德（Edward P. Howard），爱德华是上海贸易委员会（Shanghai Trade Commission）工作班子中的一位航空人士。邦德与比克斯比的关系在改善，但据邦德所知，他甚至不在这个位置的候选人之列。

随着时间缓缓地流逝，秋天到了，比克斯比变得越来越焦躁。泛美航空很焦灼，但中方不着急。中航董事长黄江泉对这些心知肚明。黄开出他的条件，两人最终于1933年10月8日签署了一项协议。[9]泛美航空成立一家名为太平洋美国航空公司（Pacific American Airways）[10]的全资子公司来开发和经营三号航线。泛美航空将提供飞机和人员，而太平洋美国航空公司则将打着中航旗号以包机安排为名经营三号航线，以此种手段规避最惠国并发症。中航将得到三号航线的邮运收入的20%、客运收入的7.5%和全部在华销售的跨太平洋机票收入的10%。泛美航空将出资250000美元用于三号航线的地面设施和飞机的购置。作为回报，交通部将每月贷给中航7500美元，为期三年，这项贷款将用中航所获纯利偿还（即泛美航空提供约合现代410万美元；而交通部每月返还约合现代12.2万美元）。

对于中国，这是个超棒的交易。不担责任，不用资本投资，黄江泉就取得了泛美航空为中国开发一个新航空公司的承诺，实质上保证了中航的收益，而风险可以忽略不计。泛美航空也得到了它想要的东西，但要使出构建一个跨太平洋从旧金山到上海的航空公司的能耐。事后，比克斯比和黄江泉参加一个晚宴，黄江泉喋喋不休地吹嘘他在印度支那猎虎时如何被吓得目瞪口呆的历险。当时他栖息在一棵树的弯枝上，树的下部绑着一只羔羊，一只老虎出现了！如果他从树上掉了下来，就会被

吃掉！

比克斯比摆着手要大家静下来，插话道："停，停，停！江泉，如果你从树上掉下来，我赌你赢，而且我会先咬老虎第一口。"[11]

全场人歇斯底里地笑得前仰后翻，而黄江泉笑逐颜开。没有什么可以完全消除泛美航空和中航的中方股东之间的摩擦，但诙谐得体的恭维代表了向合作的氛围迈出了重要的一步。从此以后，黄江泉就被称为"黄老虎"。

随着安排最终到位，泛美航空方的机航组主任威廉·格鲁奇迅速将三号航线付诸行动。[12]格鲁奇和其他两位泛美航空人——罗伯特·加斯特（Robert Gast）与比尔·埃默（Bill Ehmer）——于1933年10月24日和25日从上海运送第一批空邮到广州。其后一个月运营都没有遇到困难，于是格鲁奇排定11月24日开始客运航班。泛美航空人自高自大、刚愎自用，确信自己是全世界水上和沿海业务方面最好、最有经验的航空人。他们觉得，像中国航空公司这样的低水平外国机构，包括其总飞行师欧尼·艾利森（Ernie Allison），没什么值得学习的。

邦德可不是那么肯定。行动似乎太仓促。11月中旬后中国沿海地区的天气恶化，而且他认为泛美航空人还没有准备好。邮运服务的启动时间与比克斯比的谈判挂钩，缓慢的进展使得泛美航空飞行员在天气好的几个月里没能彻底熟悉这条航线。他们有许多南美和加勒比地区的飞行经验，但中国不一样。首先，加勒比地区没有多少雾，中国则饱受雾的困扰，而对于1933年使用的飞机来说，没有比这更糟糕的天气。不存在可靠的无线电导航辅助，飞机绝对必须在雾的下方飞行——他们不敢冒与陆地失去可视接触的风险，担心难以找回来。艾利森理解邦德的不安，而邦德尤其不赞成泛美航空人对待富有经验、技艺高超的中航总飞行师的态度。但每一次邦德或艾利森试图就此题目提出合理的忠告，他们都会用"让我们教你该怎么办"的态度加以回绝。

在一号航线向内陆延伸的重庆到成都段，邦德和艾利森采用的方法大不相同——他们直到花了6个月时间对这段航线进行校验后才允许航班载客；而且，与三号航线相比，重庆到成都的飞行简单得多。但是，三号航线轮不到他们插手。

比克斯比和格鲁奇将三号航线首次客运的七个席位全部售罄，并指派乔治·拉梅尔（George Rummel）和副驾驶比尔·埃默尔（Bill Ehmer）执飞。1933年11月24日早晨潮湿灰暗，“S-38”的驾驶舱和客舱内寒冷刺骨，但可以飞行。到早上6点，全体乘客已登机，其中包英国驻华公使的侄女卡莱尔夫人（Lady Carlisle）。卡莱尔夫人的贵族派头引发了讲求民主的美国人的不满，但为了准时起航，地面人员用安全带将她固定在座位上。

当时邦德因管理北平和长江航线的职责而在机场，他穿着长大衣，戴着无时不在的浅顶软呢帽，和格鲁奇一起站在机库外看着拉梅尔的“S-38”升空，绕着机场转圈后向南飞去。格鲁奇谈论着航空发展的坚定步伐，邦德保持沉默，但不安的情绪挥之不去。泛美航空没有在上海以南沿海地区安置气象站，所以没有多少数据可供处理，但邦德用鼻子吸入空气，觉得潮湿寒冷的秋晨很可能预兆着沿海有雾。随着飞机离去，格鲁奇认为责任结束，便打道回府。20分钟后当拉梅尔发来无线电报说因为杭州湾上空有雾而折返时，邦德是唯一在现场的经理，邦德给格鲁奇打了电话，但无人接听。

乔治·拉梅尔于上午6：50在龙华机场降落，极为沮丧。泛美航空一贯守时，尤其是首航准点，并引以为豪，他渴望再次起航。拉梅尔请求邦德发指示，邦德提醒拉梅尔他是中航的运营人员，不是泛美航空的，也不是太平洋美国航空的，或者是不管他们怎么称呼自己的名字的公司的人，泛美航空把线划得异常清晰。不过，邦德可以向拉梅尔提建议，他很愿意这么做。拉梅尔点点头，于是邦德概述了中航的雾中飞行策

略。

在长江流域飞行员经常遇到雾，他们学会了在没有陆地参考的情况下绝不在水面上破雾飞行。水面上起的雾可能迅速变为“零-零”——零能见度和零高云幕。灰色的水和灰色的雾的颜色混合得如此彻底，令飞行员无法辨别水和雾的分界，很可能在不经意间直飞入水。在长江的大雾中，中航飞行员沿一侧江岸飞行，如果无法继续，就在陆地上方向后掉头，这是一个邦德和艾利森都认为非常重要的公理规则，所以他们仅允许飞行员在紧急情况下偏离这个规则。因此，如果拉梅尔想采用和中航一样的策略，他应该沿杭州湾北岸飞行，除非能看见，否则不飞到对岸去。

2个小时过去了，格鲁奇一点儿消息都没有，拉梅尔决定起飞。邦德虽不乐意，但实际上无权不让拉梅尔飞，便转而请拉梅尔每隔半小时通过无线电报告位置。拉梅尔同意了，于上午8：35分再次离开龙华。起飞后13分钟没有消息，又过了5分钟，邦德的焦虑随着每一秒的流逝而不断上升。飞机上有9个人，邦德再次打电话给格鲁奇，这一回他应答了，邦德建议他立即返回机场。直至格鲁奇到达机场，仍然没有来自飞机的消息，显而易见，出大岔子了。格鲁奇通知了比克斯比便起飞去寻找在泛美航空剩下的这一架“S-38”上的拉梅尔。邦德和艾利森驾驶了一架“洛宁”加入搜索，机上还带了一位中国机械师以备翻译之需。

邦德和艾利森越过运河、稻田、菜地一路向南飞，到达了浓雾笼罩的杭州湾。艾利森沿着北岸飞行，直到雾变薄并可以看得见对岸，便跨越海湾，朝着湾口向东追踪。薄雾消散，显露出衢山岛的大部分，该岛是杭州湾中唯一的大障碍，艾利森操纵飞机过去检查。

拉梅尔的“S-38”的残骸散落在该岛400英尺高的山顶上，他们围着残骸转来转去都没有看到有生命迹象，邦德用无线电通知了格鲁奇。艾利森在一个港口降落并将飞机靠岸，然后他本人、邦德和机械师跑上

山，只见在一条长长的泥沟的末端，撕裂扭曲的金属散落在小山峰上，撞击令两个发动机在现场散落一地，客舱撕开了许多巨大的裂口。邦德和艾利森气喘吁吁地靠近客舱，预估会看到血淋淋的景象。但他们在里面没有发现尸体。几个当地的渔夫出现了，通过机械师解释得知：许多人受伤，没有人死亡；乘客均撤离到了闵行；这些当地人认为不会有人死去。

当晚邦德在上海一家医院探访了受害者。他们非常幸运，当乔治·拉梅尔穿过浓雾横跨杭州湾之时，该岛在黑暗中赫然隐现。他猛拉操纵杆向上飞，但飞机还是在转弯绕开山坡时撞上了。拉梅尔的头皮划了个很深的伤口，但没骨折；3个乘客的脖子或后背发生了骨折或骨裂；但无人瘫痪。撞击之后，双踝骨裂的卡莱尔夫人发现自己被压在一堆中国绅士下边。她虽然失事前作风强悍，但失事后一直表现得勇敢坚定，体现了典型的英国人风度；而且她对副驾驶比尔·埃默尔赞赏有加。埃默尔不顾自己双踝骨裂，在滴着汽油的环境中爬进爬出救助伤员并引领他们到安全地点。[13]其他几个乘客都骨折了，每个人身上都有青瘀、伤口，并且大受惊吓。但综合各方面考虑，伤亡出奇的轻，无人死亡。然而，上海的报纸不厌其烦地报道这场灾难。

事故之后，中航召开了董事会议。[14]尽管拉梅尔撞机事件的阴影沉重地笼罩着会议，黄董事长并未提及此事。他就过去一年的收支报告征求意见，听取对下一季度的预测，并在其清单上逐条打钩。邦德越来越感到自己像个出席一场新娘已经怀胎6个月的婚礼的宾客，明明是那么回事，但出于礼貌在场的人就是不提它。最后，黄江泉宣布正式议程结束。他坐在椅子上向后靠着，烟雾从他的香烟缭绕着飘向天花板。突然，他转向邦德，说道："你是机航组主任，我想听听你对这个事故的解释。"[15]

邦德惊呆了，三号航线没他什么事！那是泛美航空的囊中之物，他

没有丝毫责任。但就在将要抗议之时，他突然住嘴了。考虑到泛美航空方和中方之间的钩心斗角，虽然不可能看清楚哪一方试图如何从该事故获益，但不管哪一方都可以排斥他。他只有证明自己对谈判桌上的两边都有价值才能生存。

邦德开口了，小心翼翼地选择着用语：“这是一个不幸的事件，机航组的每个人都心烦意乱，没有人比我更不开心。但这并没有回答你的问题。”黄江泉点点头。“若干因素造成了拉梅尔的事故。首先，天气。在上海是可以飞的，杭州湾上空则不适合飞行，但因为还没有在那里建立气象站，所以我们不知道；其次，飞机。不足以胜任，当然飞行性能还是良好的，但“S-38”的飞行速度或说飞行包线不足以在三号航线上为飞行员提供最大的安全保障。一年之内我们会有下一步的水陆两用飞机，但我们不能再等一年，因为害怕会失去对一条将可能成长为我们最重要航线的权利。”

散会后，哈罗德·比克斯比谨慎地示意邦德跟随他从房间出来，比克斯比关上他的办公室的门，打量着的这个体重中等的弗吉尼亚佬，说：“你，邦迪，真是个学者加绅士。你跟这个事故没半点关系，却代人受过。”[16]

邦德耸了耸肩：“房间里的每个人都知道，比克斯，包括黄老虎老头。他大概以为我会否认责任，或许想我这么做，然后他好指责泛美航空。如果我这么做了，谁知道他下一步会干什么？”

黄董事长的询问还有另一个貌似有理的角度，他可能故意给邦德机会为泛美航空留点面子。黄江泉不可能真的想废除中航与泛美航空的合同，没有其他航空公司能够提供同样多的机会。中方董事们努力游说将一号、二号、三号航线整合在中航的旗下，这样既省钱又会提高效率，而且更彻底的融合将扩大泛美航空在中国境遇中的利益。然而，泛美航空拒绝这样的整合，不想淡化三号航线的“泛美航空属性”。黄江泉也必

定知晓了泛美航空机组人员的傲慢，他们对中航的美国人都逞威风，与中航的中国员工相处肯定更糟糕。对于中国航空公司来说，邦德是他们的人，在过去两年半中他已经证明了自己。如果黄江泉盘算更紧密的合并，用邦德当指挥比任何其他人都要好。

威廉·格鲁奇用剩下的那架“S-38”飞行削减过航班的三号航线。比克斯比在回美之前从美国申请了另一架飞机，他将于1月初乘船回家向泛美航空高层报告并准备带着他的妻子和4个女儿再次来华。[17]比尔·格鲁奇的妻子和他的2个儿子——六岁的威廉和七岁的托马斯——已经跟随他到上海，但他的岳父在老家得了重病。[18]经济上的焦虑、对她父亲的担心和对在中国生活的深深厌恶，使格鲁奇太太陷入了可怕的抑郁症。1934年1月19日的晚上，格鲁奇太太带着她的两个儿子上他们所住的时尚公寓位于八层的楼顶花园，表面上说是欣赏城市的灯光。在楼顶，她把两个儿子抱到怀里，跃出房檐。三人都死在下面的人行道上。

邦德赶到现场并负责比尔·格鲁奇的个人事务。他将格鲁奇搬到自己的公寓，暂停两人的公务，并不许格鲁奇离开自己的视线，甚至不允许这位痛失亲人的伙伴关上浴室的门。整整一个星期，格鲁奇僵直地坐在邦德的餐桌边，只是偶尔用拳头捶打桌子并要求给他一个理由让他不必上屋顶跳下去。邦德一个也想不出来，生活就是如此。邦德一直给两人倒着威士忌，直至他俩都麻木了，不间断地陪了格鲁奇一周或10天。一个月后，邦德开始带他去机场。邦德去工作，而格鲁奇坐在车里，他的灵魂破碎了，虽然痛苦万状，却拒绝辞职。替代的“S-38”到了，格鲁奇恢复工作，泛美航空恢复三号航线的航班安排。

1934年4月10日，只卖出了一个座位给一个日本商人。[19]上午6点，该乘客坐着由泛美航空飞行员罗伯特·加斯特和两名机组人员驾驶的“S-38”起飞进入多云转阴的空中。半小时后，加斯特在无线电里说由于大雾他正在中止航班。他返回龙华机场，等待，并于上午8：12再次

起飞。30分钟后，他发了个位置报告，再过了几分钟，传来一则没有署名的信息：正在返航。该飞机再也没有出现，显然与之前的失事非常相似。邦德和艾利森乘坐泛美航空的另一架“S-38”前往寻找加斯特，格鲁奇则用一架从长江航线征调来的“洛宁”搜寻。杭州湾上肮脏的淡黄色雾迫使两架飞机都返回了龙华。

大雾直至次日中午才消散。一当云底高度升至几百英尺，格鲁奇就乘坐“S-38”飞机出发了，机组人员包括中航机长塞西尔·塞勒斯（Cecil Sellers）、来自堪萨斯温菲尔德的泛美航空副驾驶“伍迪”·休·伍兹[20]和一个能讲英文的中国机械师。他们向南飞，但大雾仍旧徘徊在杭州湾上。格鲁奇急切地想做一切力所能及的事情来帮助失踪的飞行员，他降落在杭州湾中像船那样搜索海面。天黑前一小时，他朝着灯塔岛上的一个人滑行过去，关掉发动机并抛下锚。这人没有看到失踪的飞机，只看见几分钟前有艘近海轮船经过。加斯特会不会在船上？不幸的是，锚一动也不动，吴士、塞勒斯和格鲁奇用力拽，锚绳断了，锚块无法收起而留在了水底，他们打算在岛上背风处抛锚过夜的计划泡了汤。

格鲁奇飞了过去，降落在刚经过该岛的轮船的前面。这艘船没有关于加斯特的新闻，而且船长拒绝给他们备用铁块以用作替代锚。此时日光仅够维持他们飞回龙华，吴士用无线电询问天气，回答是：浓雾，能见度为零。

夜幕降临，下起了雨，开始时细细的，但不久就成了滂沱大雨，还吹着疾风。[21]格鲁奇发动发动机，朝海上滑行了20英里。夜里10：00他关闭了普惠黄蜂发动机，命令吴士和塞勒斯固定好发动机罩，并叫他们在飞机的前端绑了块帆布，然后迅速将飞机调整成朝海洋的方向以保持飞机处于逆风姿态。午夜时分，一阵巨大的东北风划碎了海面，被推向海岸的汹涌巨浪撞击着飞机。一小时后他们的正后方出现了一个灯塔，格鲁奇滑行着飞机重新回到海中，当夜剩下的时间，四个人都在为

自己的性命担惊受怕。

黎明时他们发现正颠簸着向一个岛屿群移动，几百英尺的云底高度足以飞行，但巨浪阻拦了起飞。格鲁奇查了图表，最近的避风点在25英里以南的甬河河口。格鲁奇与风横向滑行，一阵狂风差点使飞机倾覆。取得进展的唯一方法是：向海的方向驾驶几英里，关掉发动机，抛下海锚，然后让飞机以斜角向海岸漂移。每次漂移可令“S-38”往南移动一两英里，整整一天他们重复这一过程，直到即将日落，“S-38”完全按照计划在甬河河口结束了最后一次漂移，但甬河向外的水流阻止了飞机向上游移动。飞机在河海交汇处上下颠簸，并侧向朝着一个布满致命礁石的浅滩慢慢移动，格鲁奇打了一发遇险信号弹。

一艘小汽船从旁边过来，抛过来一条拖缆，飞机上的人用它绑住“S-38”的机尾，但汽船启动得太快，于是飞机旋转起来，两个下翼浸入浪中，变得皱巴巴，然后完全脱落。在漆黑一团中向上游走了3英里，汽船船长在一处窄河道来了个急转弯，而一阵疾风把飞机吹得更远离航线，飞机的一个上翼的翼尖插进了一只已抛锚帆船的船头，将帆船拖离停泊处。帆船船员跑上前来用斧头砍断“S-38”机翼的前端，解救了自己的船。汽船再上行了一小段距离后抛锚，至此格鲁奇的飞机已经严重损坏，彻底完蛋。不可思议的是，无人受伤。

比尔·格鲁奇被他的飞机残骸缠住无法脱身，为泛美航空控制灾难的责任再次落到威廉·邦德头上，他将这个消息向黄江泉董事长和接替何辑五将军任中航总经理的戴恩基爆料。邦德将泛美航空的惨败如实反映，和盘托出。戴总经理彬彬有礼，深表同情；黄江泉则没那么客气。在6个月内，泛美航空2架飞机失事、4人死亡、9人受伤，其极力鼓吹的航空服务完全停顿。职业生涯惨败，至亲家人横死，威廉·格鲁奇失魂落魄地回了美国。

7天后，哈罗德·比克斯比给威廉·邦德发电报，召他去纽约。2个邮

件袋、1个坐垫、几块木板和3本报告书，是加斯特的飞机被最终找回的仅存碎片。两个月后，其严重腐烂的尸体被一个渔夫从杭州湾中打捞上来。

---

[1] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；邦德访谈，1972，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.57-75；William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.84-85；William Stephen Grooch，*Winged Highway*，pp.174-200；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.77-78；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22和2005.1.23，以及访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14和2004.8.15。比克斯比必定是向泛美航空公司领导层抱怨了，因为代理国务卿菲利普斯（Phillips）于1933年7月13日给美国驻华大使纳尔逊·T.约翰逊的电报中说，“泛美航空公司（在华盛顿）通知国务院说……它尝试……开拓……上海和广州之间的邮政服务，但由于交通部长受到来自正在积极谋求类似权利的中德合资的欧亚航空公司的压力而提出某些不合理的要求，致使项目失败”：secretary of state’s telegram to China，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1933，Vol.3，p.603。

[2] Trippe to Wood Humphrey，August 23，1933，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；“Aunt Merly to Folks，” August 17，1933，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Marylin Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*，pp.207-208；Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.76，83-84；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，p.72，chap.8，pp.41-45；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.83，85-86；笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，比克斯比的二女儿，2006.1.24。

[3] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1。

[4] Debbie Bixby，“H.M. Bixby Family in China，1934-1938，” p.1.

[5] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 2，September 9，and October 28，1933.

[6] Sun Sun Hotel，意译。——译者注

[7] 应为60公里。——译者注

[8] 爱德华·P.霍华德写给他的母亲，1933.9.6，爱德华·P.霍华德四世的私人收藏。霍华德排在该职位的候选人第一位：“泛美航空公司：这是我比什么都想要的，它是非常具有建设性的（在太平洋发展航空公司）。我和他们在中国的最高主管（比克斯比）很熟悉，而且他想我作为二把手到这里来，并准备好当他返回美国时全盘接管这场大戏。泛美航空在纽约的老板已经批准我做这份工作，但在中国政治形势对他们如何扭转在中国的业务没有给出一些迹象之前，什么也做不了。我得到这份工作的机会很大。”运气就是好的如此惊人，这封信掌握在爱德华·P.霍华德四世（Edward P.Howard IV）手中，他是黛娜·伯恩斯坦·霍华德（Dina Bernstein Howard）的丈夫，是我的学前班同学和一个终身朋友。黛娜和我在我们的第20次高中同学聚会拼车时发现了大家关于中国的联系。

[9] Bixby，“Top Side Ricksha” chap.6，p.57；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.83；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.79-80；日期上有出入：William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.79，引用泛美航空公司的记录，说于1933年10月8日签署，但黄宝贤1939年1月6日写给亚瑟·杨的信，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），则说于1933年10月14日签署。

[10] 民航总局《中国航空公司、欧亚-中央航空公司史料汇编》称之为“联美航空”，本书简称两航史料。——译者注

[11] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1。

[12] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19；“Crash Victims Tell Story of Thrilling Escape from Death”和 “Condition of Injured”，November 26，1933，报名不详的上海报纸的剪报，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）；Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.6，pp.98-101；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.87-90；Leary，*The Dragon’s Wings*，p.82；Grooch，*Winged Highway*，pp.207-214；Henry Wysham Lanier，*The Far Horizon*，p.181。在*Wings*和*Winged Highway* 两本书中受伤的细节与当时报纸的记叙不一致，我采信当时报纸的来源。

[13] 他们出院后，埃默尔的英勇行为赢得了与卡莱尔夫人的约会。不幸的是，这段关系无果而终。

[14] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.90-91；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 7，1933；戴恩基，“Many Obstacles Overcome since Beginning；3050 Miles Operated，” 报名不详的上海报纸的剪报，1934，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）.。

[15] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.90.

[16] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.91.

[17] Bixby，“Top Side Ricksha”，chap.7，p.2.（比克斯比于1934年1月2日离开上海。）

[18] “Wife and Two Children Die in Fall in China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），January 20，1934；笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，2006.1.24；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.97-99。

[19] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.99-100；Grooch，*Winged Highway*，pp.234-240；“Big C.N.A.C. Sikorsky Lost in Hangchow Bay，” *The China Press*，April 11，1934；“Sikorksy Search Party Battles Seas in Day-and-Night Ordeal，” 1934.4.14，报名不详的上海报纸的剪报，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）；“Remnants of Lost Plane Picked Up，” April 19，1934；“C.N.A.C.’s Man Ending Survey of Channels，” April 20，1934；“Missing Pilot’s Body Found，” 报名不详的上海报纸的剪报，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）。

[20] Hugh Woods “Woody”，常称吴士。——译者注

[21] “Sikorksy Search Party Battles Seas in Day-and-Night Ordeal，” 1934.4.14，报名不详的上海报纸的剪报，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）（引用格鲁奇的话）。

6 一个泛美航空的男子和一个叫姬兹的女子

1934年4月的最后一个星期，时年40岁的威廉·邦德乘坐海轮“胡佛总统”号离开上海。[1]在横渡大洋的日子里，他每天睡10小时，他惊讶于自己的疲惫透支，直至此刻才意识到已经三年没有休假了。他在船上的泳池游泳、打甲板网球、与其他乘客交际，但大多数时间他只是悠闲地在胡佛图书馆阅读一些比较好的书卷。邦德敏锐地意识到自己缺乏高等教育，作为持续自我提升的一部分，养成了对高雅文学的品味。这一回太平洋确实名至实归，一路太平。在离开上海17天后，当“胡佛总统”号冒着蒸汽穿越金门进入旧金山湾，经过正在海峡两侧建设的巨大的桥墩、栈桥、楼塔和泊位，邦德感到神清气爽了许多。钢缆正被缠绕起来并用于将会成为世界上最长的悬索桥上，按计划该桥尚需一年才启用。

上岸后，邦德喝到了自1920年以来首度在美国合法的鸡尾酒，他为市政管理中愚蠢的禁酒条文已从美国宪法删除而感到高兴，并乘美国联合航空公司的飞机连夜飞到纽约市。邦德在中国的日子里，美国国内航空已经取得了长足的进步。一溜儿在郊野伸展的机场标志灯指引出飞行路线的夜航区域，飞行员点对点地飞行，如同汉赛尔与葛丽特（Hansel and Gretel）[2]沿着面包屑找到回家的路。邦德用不到20小时就横跨了整个美国大陆，而三年前，他花了五天的大部分时间坐火车才走完。

激动人心的太平洋项目使高踞于曼哈顿中城区克莱斯勒大厦之上的泛美航空办公室兴奋起来，邦德花了三天与公司高层召开秘密会议。[3]从技术上讲，泛美航空可以只将服务延伸到马尼拉并声称已经跨越了太平洋，但航线中没有上海就赚不到钱，邦德为在泛美航空董事会会议室发现了该情况而很欣喜。

纽约之行后，邦德去弗吉尼亚州彼得斯堡看望母亲，然后踏上泛游泛美航空体制的旅程，经过中美洲各个首都绕加勒比地区走了一圈。[4]8月，泛美航空总工程师安德烈·普里斯特（Andre Priester）召他回纽约。普里斯特是荷兰人，矮个、秃顶，操一口浓重的老家口音，包办与泛美航空飞行相关的方方面面。邦德站在普里斯特的办公室里，钦佩其完美无瑕的办公台，如果要在如此洁净清爽的台面做手术，任何外科医生都会不假思索地动手。普里斯特通知邦德，饱受悲痛折磨的威廉·格鲁奇不肯回中国。两架崭新的“道格拉斯海豚（Douglas Dolphin）”型水陆两用飞机将取代损失的“S-38”重启三号航线，从此以后，三号航线纳入邦德的职责范围。泛美航空将提供财政和技术支持，但在邦德主管之下。邦德终于进入“体制”之内，想到他为保住工作旷日持久地拼搏，这确是个大好消息。但邦德没有喜形于色，他不愿庆祝另一个人的不幸。

派驻远东工作的美国商人的标准任期为三年，因而邦德不指望在担任另一项工作委派之前还能见到母亲和哥哥，于是他在去温哥华搭乘“日本皇后”号海轮之前绕道弗吉尼亚，“日本皇后”号是他于1931年由海路来华时的同一艘船。[5]该船靠在码头上，像条海上灰狗[6]，它是太平洋上最快的邮轮，速度能够保持在20节。若在任何其他情况下邦德都会为这样的速度而高兴，但在“日本皇后”号过了温哥华岛进入外海放开速度之时，邦德发现自己倒希望它的移动大大放缓。这是因为凯瑟琳·邓禄普（Katharine Dunlop）小姐的出现，活泼、机智、烫得服服帖帖的褐色短发发尾处骤然蓬松，凌乱得令人陶醉，29岁的她恰似一缕阳光。邓禄普小姐来自华盛顿哥伦比亚特区一个古老的家庭，其父是个成功的律师，人脉亨通。她就读瓦萨学院（Vassar）之前在精英的霍尔顿装备中学（Holton-Arms School）受教育。邓禄普的产业海斯庄园（Hayes Manor）自1792年起就归属于这个家族，被认为是蒙哥马利县内佐治亚殖民建筑风格最优秀的范例之一。对于凯瑟琳·邓禄普这样一位有教养、来自杰出富有家庭的上流社会女孩，尤其是考虑到她优雅的举止、

从容的微笑、温暖而富有智慧的眼睛，将近30岁的年纪是有点偏大。但她有个黑暗的阻碍，好像注定永远不让她嫁人：她的母亲在其女儿的恋情问题上无比可怕，已经破坏了几次求婚。凯瑟琳为摆脱母亲干预其恋情的花招，设计了6～12个月环球旅行的计划，她采纳了其大学同班同学安妮·科温顿·克拉克（Anne Covington Clark）到东方旅游的想法，将之作为实现该计划的第一步，安妮的丈夫是派驻中国的美国国务院官员。到目前为止，这个计划好像正在奏效——早在“日本皇后”号到达檀香山之前，他们的称呼就已经彼此变成了“姬兹”（Kitsi）和“邦迪”（Bondy）。

过了夏威夷，令人神往的旅程继续。两人和另外一对夫妇玩桥牌，在D甲板的泳池里游泳，在船上电影院看电影，新式的有声电影，并在6个供乘客使用的甲板上漫步，欣赏带精致图案的地板和深色天然木材制作的内饰。他们在头等舱旅客休息室聊天和抽烟，一位钢琴家在一个非常大的大钢琴上弹奏着最新的曲子。邦德持之以恒的阅读计划及其积淀的机智并富有冒险精神的东方逸事在与迷人的瓦萨女孩交谈时很派得上用场。他们身穿礼服共进晚餐，在鸡尾酒酒廊的弧形酒吧品酒，并在位于船前端散步甲板上的舞厅漂亮的弹性地板上跳舞。

姬兹极想利用轮船经过日本的机会参观千年古城京都，而该短途旅行要想办到的话，只能是在横滨离船，乘一夜火车到京都，用白天观光，再乘火车到神户与“日本皇后”号会合。安妮·科温顿·克拉克对于陪伴她不怎么起劲，带着一个18个月大的孩子似乎是太奔波了。

听说了这个难题，邦德提出由他护送姬兹去京都。

姬兹盯着他，仿佛他快要长出偶蹄和犄角一般[7]。

“太棒了！”安妮·克拉克喃喃道，“这是一次美好的旅行，邦迪会好好照顾你的。”[8]

姬兹朋友的行为令她同样感到惊讶，安妮曾没完没了地要她提防“在中国的单身汉”，这些单身汉薪酬丰厚、对上海俗艳的风月场触手可及，让他们显著地比有教养的上流女孩获得更多的社会经验，不要与他们交往过密。然而，安妮·克拉克并不是盲目地把她的朋友抛给饿狼。外籍人士圈子关系密切，她在船上的熟人中打听过，发现他们对这位正在追求其朋友的勤奋的航空传教士普遍有良好的印象。邦德抽烟、喝酒、玩乐，但从不出格。如果他在东方的三年中有什么严重的行为不检点，那他都埋在了自己心里。

在京都，邦迪和姬兹在安静的寺庙中漫游，寺庙的屋檐从森林顶部高耸而出。滑动门轻轻打开；在寂静中，他们的脚步在故意建造得古旧的地板上吱吱作响，他们在精美细腻的木制和纸制建筑间流连。户外，禅园中，鲜花和小塑像在大量的灌木丛中若隐若现，良辰美景增加了萦绕着他们的自然神秘感。他们穿过一片树林，沿着一个小湖岸边漫步，只有锦鲤群在他们脚边慵懒地游动，划破了池塘在午夜时分天鹅绒般的水面。姬兹将手臂穿进邦德的臂弯，一种愉悦的宁静驻留在他的心间，完全抚平了他平日格外强烈的紧张状态。

两天后，“日本皇后”号到达上海，众所周知，轮船上的浪漫故事常常短暂，大海的魔力少有在陆地的生活现实中幸存下来的。安妮·克拉克的丈夫从北平飞来。姬兹可能在欲擒故纵，但无论有意无意，克拉克夫妇的社交和外事日程支配着她接下来五天的时间表，姬兹只能为威廉·邦德留一次约会的时间。

他带她到小世界会所（the Little Club）喝鸡尾酒、共进晚餐和跳舞，该俱乐部是位于静安寺路（今南京西路）上的上海国际饭店附近的一家私密而欢乐的夜总会，渗透着地道的上海情趣——有犯罪前科的美国雇主、精力充沛的爵士乐队，以及一大帮华丽转身的白俄舞娘——形成的风格。[9]傲慢的美女们要求拿到一把舞票之后才会屈尊地与带着醉

意、乱踩脚趾的商人们在场子里转上几个圈。邦迪和姬兹的夜晚在日出前短短的几个小时内结束了。

第二天早晨，邦德看着她和克拉克夫妇坐上飞往北平的“史汀生”型飞机中的一架。当飞机消失在北方天际的时候，邦德承认自己已无可救药地爱上了凯瑟琳·邓禄普小姐，只是还不打算告诉她。

虽然邦德之前有过女朋友——先前的女友斯塔西娅［Stasia，安娜斯塔西娅（Anastasia）的简称］是个出色的白俄难民——他至今一直单身，当快到40岁后的第一个生日时，发现自己开始渴望更为永久的伙伴关系。[10]这有点儿奇怪：上海虽然缺点不少，却是如此充满活力，似乎是一个建立家庭的好地方。但在邦德更为现实的处境中，他知道自己在尚未牢牢掌握未来的情况下不可能负责任地追求一个女子。当他在美国的时候，艾利森暂时接替他当机航组主任。[11]现在他回来了，中航的中方管理层希望艾利森留在这个位置上。与其他飞行员站在一起，作为一个经验丰富的商业飞行员，艾利森有更多航空公司具体运营的经验，而邦德永远不会拥有。幸运的是，到1934年年中，哈罗德·比克斯比觉得：他、泛美航空或中国航空公司都承受不起失去威廉·邦德。比克斯比使邦德成为中航副董事长和美方的一个董事；并指定邦德做他的特别助理，当比克斯比在马尼拉、香港或者澳门时，由邦德致力于培育泛美航空在中国的地位。展望未来，泛美航空打算一旦稳固地建立了跨太平洋航空服务就调比克斯比回国；到时，比克斯比希望邦德接替他的位置担任泛美航空的远东代表。这两种角色代表着没有上过大学的前建筑承包商的重大进步。即便如此，纽约或许只是把他看作某种殖民地管理者，但邦德对此没有问题：他已经在体制里了，而且他发挥作用的范围将稳固地锚定在商业航空最雄心勃勃的事业的一端。[12]经过了五年的艰苦奋斗，他的职业环境第一次使他感到安全，向他提供了新的信心，并让他可以集中精力去永久赢得某位周游世界的深褐色头发女郎的芳心。

跨太平洋的要求迫使比克斯比花很多时间去上海以外的地方。[13]在比克斯比不在的期间，邦德因要料理比克斯比的业务而异常繁忙，很少有机会探访姬兹。相反，他写了大量信件并发电报给姬兹，这些书信用儿语风格的押韵电文写成，读起来像电报代码，但除了它们的收信对象，对于其他任何人都没有意义。[14]邦德无法提前安排行程，但他在时间表上大约每隔三周就留一个空档时间，然后跳上一架公司的“史汀生”飞去北平。

经历了四五个月以及6～8次飞去北平的陆地生活，邦德虽然还没有向姬兹表白爱意，但对她的感情益发炽烈。邦德与比克斯比的全家都成了好朋友，而比克斯比的夫人黛比（Debbie）和他们的4个女儿开始察觉到不对劲——他们不认为光是业务促使邦德如此定期地北飞。[15]二女儿伊丽莎白·比克斯比发现他的前女友斯塔西娅美丽得惊人，但他对在北平的前女友的态度仿佛有点儿异样。

一封来自姬兹的信宣称她将在3周内离开中国继续她的环球航行，这促使邦德采取行动：他立即发电报宣布要到北平做为期一周的访问。在北平一家坐落于使馆区中的内城南墙对面的酒店里，邦德沐浴更衣，穿上带来的燕尾服，然后雇了一辆黄包车，把他拉到与酒店相隔200英尺的克拉克一家的房子。就在他到达的当儿，穿着礼服、珠光宝气的安妮·克拉克及其丈夫从房子里出来，正要出去吃饭并打一个晚上的桥牌。克拉克太太对邦德说，她已安排了仆人准备晚餐。“你听着，”她眨了一下眼睛说，“我们要很晚才回到家。”[16]

邦德吓了一跳，并没有笑出来，他承诺会照顾好房子。

安妮·克拉克盯着他的脸哈哈大笑，然后在夜色中离去，高跟鞋踩在鹅卵石上发出清脆的响声。一个仆人带邦德进入客厅，客厅的壁炉中有三段木柴在噼啪作响地燃烧，火光在墙壁上轻轻摇晃着。姬兹穿着优雅的晚礼服出现了，这一次，她精心梳理了头发，纹丝不乱。邦德从未

见过一个女子如此迷人。她笑了笑，鬓角有一缕褐色卷发散落下来。邦德拉住她的双手，他们的脸颊碰在一起。一个仆人请他们去进餐，虽然菜肴精美而且摆放巧妙，但男仆一撤下各道菜，邦德就完全记不起刚才吃了什么。仆人们端上最后的甜点就退下了。邦德看着姬兹细细地品味每一口，然后引领她进客厅，一起坐在壁炉火前面的地毯上。

“姬兹，我希望你知道我为什么来这里。”

她轻抚着地毯。“我想你最好告诉我。”她喃喃地说。

邦德向前触摸她的手，两人双眸对视，于是邦德开始了他北飞时在发动机噪音中排练过的演讲。“姬兹，自从我遇见你，我就知道你是我一直渴望见到的那个女孩，这种情愫随着在船上过去的每一天而愈发强烈。从京都开始，我完全爱上了你并会一直爱着你。而现在，6个月后，我的感觉没有改变。之前我没有和你讲过，但我一直试图默默地向你表示。我很抱歉情况使我不可能更经常地见到你，因为现在你要离开了，我不能再等了。”他把手放在姬兹的脸颊上，“我想说的是，我爱你，凯瑟琳·邓禄普。你愿意嫁给我吗？”

“愿意！邦迪，我愿意！”姬兹搂住他，“我知道你不会让我离开。”

她仰脸向着他，他们在壁炉的火光中亲吻。

一堆电报被发向美国，回信也是一大堆。邦德向姬兹的父亲写了一封很长的信，邦德的哥哥艾伦（Alan）是位在诺福克（Norfolk）的保险推销员，他带着妻子和孩子前往华盛顿造访邓禄普先生和夫人。邓禄普夫妇前往彼得斯堡拜会邦德年迈的母亲。邦德家族并不太有钱，但他们是勤奋且有教养的弗吉尼亚人，双方家庭彼此认可了这门婚事。也许是受航空的魅力和有个在泛美航空公司当高管的女婿的前景的诱惑，而且泛美航空毫无疑问是美国最令人激动的公司，邓禄普太太没有试图破坏

这桩婚事。不过，她和丈夫坚持一定要亲自到东方来参加婚礼。

冬去春来，1936年伊始，威廉·邦德发现自己淹没在与航空旅行无关的后勤难题中：姬兹的父母已经来到中国；他和姬兹想搞一个私密的小型婚礼，邓禄普夫人却把他们的计划丢进了垃圾桶；邦迪和姬兹打算于1935年5月15日在北平结婚，邓禄普夫人将仪式地点从克拉克家搬到了更为适合的圣公会教堂，圣公会教堂位于英国大使馆大院内，既不小，也不安静。[17]以前她一心一意想阻挠女儿的婚事，现在把心血转而花在使该联姻成为1935年外籍人士圈子的社交要闻，用一群来自各国神采奕奕的出席者装点门面。邓禄普太太邀集了众多的外交官和军人出席，从各使馆军界人士组织了一支迎宾队伍。客人们代表了所有的缔约国——英国、法国、丹麦、美国、德国、意大利、日本和荷兰。邓禄普夫人志得意满地对他们进行了调查：他们都是好人，由细致的中国裁缝打扮得漂漂亮亮的正牌好人。

教堂的风琴弹响了婚礼进行曲的第一串音符，全体起立。邦德身着洁净无瑕的礼服，在圣坛上光彩照人，姬兹挽着她父亲的手臂从过道走来，宛若天人。安妮·科温顿·克拉克是姬兹的伴娘；哈罗德·比克斯比拿着戒指，是邦德的伴郎。

仪式之后，邓禄普夫人在会所的阳台上举行了招待会，从阳台上可以俯瞰内城的琉璃瓦房顶和使馆区的马球场。管弦乐队奏起了音乐，穿着浆洗过的白制服的中国服务员穿梭在客人之间，端上开胃菜和鸡尾酒，任何时候转身都能获取。客人们兴致勃勃地狂喝烈酒，此刻跳舞还为时尚早，但打马球显然没问题。一个勇猛的军官组织了一局，由各使馆文职官员组合对阵各使馆卫队组合。等到中国马工把小型马聚集起来并装上马鞍的时候，大多数参与者就像是用英国胡桃腌制的咸菜[18]，于是他们决定就穿着适才参加婚礼时所穿的同样的正式礼服——圆角礼服、高筒礼帽和军装礼服——参加比赛。一位英国外交官对如此轻慢马

球嗤之以鼻并拒绝参与，但大多数客人包括英国人视此人为笑柄且置之不理，并全力以赴地投入这场狂欢的盛宴中。提议组织的意大利武官确实做了了不起的工作，他身穿挂满勋章的骑兵制服，醉醺醺地几乎坐不稳马背，武官的坐骑在草坪上划了几个大弧，人在马鞍上摇晃偏侧。他们一起排成长队，离奇古怪地冲向白球。婚礼的客人们开怀狂笑，唆使这位意大利人要出更为荒唐可笑的马术绝技。而其他球员很快便意识到这场马球更好玩而且危险更少——就让墨索里尼的骑兵向前冲、挥杆，并在多次失误之后重击小球。夜色降临时，游戏结束，中国马夫让马凉下来并把它们关回马厩。

柔和的夜光沐浴着古城的城墙和房顶，太阳落入西山，天空亮得像塔夫绸，发出层层叠叠的红、橙红、紫红色的微光。出席者用罢晚宴后开始跳舞，在春天星星的闪耀下，庆祝活动持续到深夜。

---

[1] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.101；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27和9.14。当时尚未有金门大桥可供在下边行船——1933年5月1日开始建设，而1935年8月开始在已经完工的两个主塔之间缠绕钢索：www.goldengatebridge.org，accessed August 26，2008；Richard Dillon，Thomas Moulin，and Don DeNevi，*High Steel*，pp.79-165。

[2] 《格林童话》中的人物。——译者注

[3] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.101-102；Robert Daley，*An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*，pp.36-39；Marylin Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*，p.157；Bixby to Nellie，April 6，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[4] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.102-107.

[5] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.106-110；笔者访谈兰霍恩·邦德，2004.12.2，2005.1.27 及2005.9.14，以及访谈弗丽达·陈与T.T. 陈，2005.10；姬兹1930年代的相片；WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中的相片；“These Fascinating Ladies，”WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）1938年卷宗中日期不详的剪报；*Empress of*

Japan：http：//college.hmco.com/history/readerscomp/ships/html/sh_030800_empress of jap.htm；http：//www.simplonpc.co.uk/EmpressOfScotlandPCs.html#anchor1289727；http：//www.angelfire.com/pe2/pjs1/index.html；all accessed October 2005；http：//hhmi.org/news/090902.html，accessed July 11，2005。海斯庄园由休斯基金会——以横跨美国大陆的飞行速度纪录、环球航空公司（TWA）和“云杉鹅”（“HK-1大力神”号飞机。——译者注）而声名赫赫的霍华德·休斯（Howard Hughes）命名——购买，这加深了海斯庄园与早期航空的联系。还有，那些希望阅读他们的“去中国的慢船” 浪漫故事的人，请注意作曲家弗兰克·莱塞（Frank Loesser）直到1945年才写作了这首著名歌曲。在那之前，“我想把他放到去中国的慢船上”只是赌徒用来描述不停地输的人的一种表达。

[6] 指美国灰狗长途汽车。——译者注

[7] 西俗中魔鬼常被描述成带有偶蹄和犄角。——译者注

[8] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.108.

[9] http：//users.adelphia.net/～jharland/familyfolder/johnbrownehome folder/johnbrownehomepage.html；http：//www.constantnoise.com/stage6.htm，both accessed September 10，2005；“Shanghai，” *Fortune* magazine，January 1935.笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，2006.1.24：“那是城中最好的夜总会！”电影*White Countess*是一部以1930年代的上海为场景的动人的浪漫戏剧，由娜塔莎·理查森（Natasha Richardson）和拉尔夫·法因斯（Ralph Fiennes）主演，在电影的序曲中提到了小世界会所的名字。

[10] 笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，2006.1.24；笔者与南希·艾利森·莱特的通讯。

[11] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.110-111.邦德的新工作就是同一个职位，比克斯比在1933年夏末时本来打算把该职位给爱德华·P.霍华德。见注释第五章第〔6〕条。

[12] 笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[13] 笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2004.12.2；Bond to Kitsi，October 27，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），这与邦德在*Wings for an Embattled China*，pp.115-117中的描述不同。我采信更接近1937年的记叙。

[14] 地址为“to Kitsi，c/o Lewis Clark，American Legation，Peiping”的电报，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[15] 笔者访谈伊丽莎白·比克斯比，2006.1.24。

[16] 笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[17] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.117；笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2004.12.2。

[18] 喻外行生手。——译者注

7 最后的浪漫时光

这对新婚夫妇定居在居尔典路[1]279号，是法租界的后街上一座安静的别墅。邦德在婚后的几个月总是像柴郡猫[2]似的笑得合不拢嘴，哈罗德·比克斯比和欧尼·艾利森就拿这事儿调侃他，并想知道何时会得到“小邦迪”到来的通告，从中获得极大的乐趣。[3]工作方面，邦德和比克斯比运用泛美航空的大宗购买力以极合理的价格拿到了一架“道格拉斯DC-2”，“DC-2”是当时世界上最好的客机。[4]因为在1930年代中期，飞越太平洋仅是飞行员先驱们的单次特技表演，这架飞机被放到货船上横跨大洋。1935年的春天，黄浦江上一艘驳船用起重机把飞机部件吊上岸。当公司的机械师们组装和测试完飞机后，把这架全金属、低机翼、双发动机的单翼飞机推到机库前的混凝土停机坪上。它与用支撑柱和翼梁纵横交错地编织在一起的大杂烩似的前几代的飞机完全不像，一点都不像，它是一架精美的飞机，一架华丽的飞机。中航组织了一个庆典迎接它的到来，用带云纹的请柬诚邀上海政要到机场出席活动。庆典之日，一群衣冠楚楚的宾客大驾光临。新闻记者对着这架在春天的阳光下熠熠生辉的圆滑机器咔嚓咔嚓地拍照，总机械师七岁的女儿小雪莉·威尔克（Shirley Wilke）穿着她最漂亮的印花连衣裙，在机翼下窜来窜去，为她可以在这样一个巨大的飞机的机翼下站直身子而感到惊奇。当天晚些时候，中航用新飞机提供城市航空旅游，以每小时190英里的航速载着观光客在上海上空飞翔。飞机的圆滑外形下的某些东西激发了人们的信心；它看上去就是飞机应有的样子。中航利用“DC-2”的到来开展了一场营销活动，突出强调使用航空邮运和坐飞机旅行使人赢得威望，这在很讲究面子的中国是一个非常成功的卖点。[5]90天内，旅客流量增加了300%。

保持与技术进步并驾齐驱是企业生存的不二法门，但邦德、比克斯比和艾利森认为，对于一家航空公司来说，人，才是核心。为充实运营部门人员，他们招募和培训了一支技术精湛的队伍，包括白人、中国人和美籍华人的机械师、飞行员和地勤人员，因此他们感到有信心面对未来。白人飞行员中有哈尔·斯威特（Hal Sweet）、查尔斯·“齐利”·沃恩（Charles “Chili” Vaughn）、埃里克·贾斯特（Eric Just）——一位曾在第一次世界大战中加入冯·里希特霍芬[6]的飞行马戏团的德国人（其他飞行员戏称其为“贾斯特·埃里克·贾斯特”）、弗洛伊德·纳尔逊（Floyd Nelson）、弗兰克·哈夫利克（Frank Havelick）、詹姆斯·麦克莱斯基（James McCleskey）、查尔斯·“查克”·夏普（Charles “Chuck” Sharp）和休·伍兹[7][8]，他们形成了牢固的友谊。异质相吸的明显例子是吴士和夏普成了最好的朋友。夏普是个来自得克萨斯州沃思堡（Fort Worth）的调皮鬼，因长得圆胖且面带酒窝而得了“苹果饺子”的绰号。他脾气急躁、趾高气扬，似乎总是在不懈地追求下一次大笑。只有三件事能引起他的注意：要么是穿裙子和高跟鞋的女人，要么是打牌和喝酒的乐子，再就是有翅膀和发动机的飞机。吴士——“伍迪”——要矜持得多，他比夏普高些、黑些，长着浓密的眉毛和船长式的方下巴。他来自堪萨斯州温菲尔德市（Winfield），于1933年随泛美航空远征队来到中国；夏普则用自己的方式进入中航。两人都是单身汉，也都是优秀的飞行员，而且在大多数情况下他们的工作按部就班，本质上就是到处飞，差别只是他们机翼下方不断变幻的异域风景。他们的生活会在出现困难和危险时关键的数秒时间内被打断，但实际上，除了三号航线的雾之外，他们的工作内容不算太苛求——每个工作日简单飞行5～8小时。无情的上海社交活动则完全是另外一回事，至少对白人飞行员是如此，他们中的大多数人将自己全身心地融入其狂乱中。[9]下了班，他们就在市中心的花旗总会（American Club）吃、喝、打保龄球或玩牌；或者在位于法租界边缘的美国乡村总会（Columbia Country Club）打网球、打高尔夫、游泳或躺在阳台上；还参加楼顶花园的茶会、午餐和舞会；他们一起在静安

寺路上的俄罗斯、意大利、法国、日本、英国和中国餐馆用餐，在巧克力店把圣代冰淇淋舀个精光；在南京路上的吉米美国餐厅大切西冷牛排；并上各种舞厅在小型爵士乐队的伴奏下跳舞和狂欢，这些舞厅包括小世界会所（the Little Club）、百乐门（the Paramount）、圣安娜（Saint Anna），或诸多维也纳舞厅如维纳斯咖啡馆（Venus Café）、大使（the Ambassador），以及位于上海国际饭店第14层的塔楼会馆（Tower Club）。塔楼会馆以其壮丽的城市灯光夜景闻名；他们到剧院和影院观看戏剧和电影；在国际公共租界的赛马场赌马和法租界的跑狗场赌狗。公司给白人外派雇员的津贴很高，而在中国生活的成本则低得离谱。相比在家里，他们在中国的生活好得难以想象，他们干的是东方最富有魅力的工作。

上海是敞开的商业中心，对任何人都开放，于是航空公司的未婚白人飞行员满怀欣喜地在淫秽的果园中游荡。时尚的中国姑娘摇晃着身子，从高领旗袍衩中伸出电影明星似的性感长腿，微薄的月薪就可以留住一个美丽的、脖子修长的中国管家，再给些微薄的附加费就可以得到一系列超出管家范围的好处；可以在数以百计的妓院享受到各式各样的姑娘；而任何胆大的飞行员可以在德尔蒙（Del Monte）、美琪卡巴莱舞厅（Majestic Cabaret）或小世界会所的职业舞娘中猎艳白俄舞女。白俄罗斯人的涌入破坏了上海卖淫交易中势利眼的敲诈勒索。如今一个男人保有一个白俄情人一个月所花费的金钱，在十年前只够在一个俗丽的狐狸精怀中买一晚。与白俄妖女的公主般的仪态万方相比，那些从旧金山乘船跨越太平洋而来的狐狸精那套功利的街头花招粗俗得令人生厌。而白俄女子兴许真的是位公主，说四国语言，还会弹钢琴。白俄女子是迷人的，充满异国情调，使人神魂颠倒，并能在“傍大款”淘金和出售狎昵欢爱两者之间的刀锋上优雅地行走。面对这样一位温文尔雅，有尊严却被命运抛在岩石上的美女，一个男人的侠义感油然而生，毫不含糊地伸出援手，谨慎地将双方同意的数额的现金塞进床边的廉价饰物一角下面，这种令飞行员解囊的安排未必会令共度春宵的温柔打折扣。

在上游的汉口，飞行员享受着另一处贪图不义之财的沃土。一些美国海军军官被派驻长江巡逻队，经常跑一趟差就要远离汉口数月，在长江及其支流上巡航。吴士的单身汉室友便利用这样的时机，和一个不受丈夫重视的海军军官妻子勾搭上了，他们颠鸾倒凤，几乎把江岸上的公寓从地基上震垮。

中航的大多数已婚男人和妻子、孩子和三个当差的仆人住在法租界的别墅里，仆人包括领班、厨子和小工。有那么多的“帮手”，已婚飞行员享受着慵懒的居家生活，但他们很容易被未进围城的弟兄们的下流行为所感染。一个男人离开上海到上游出差时便可以随心所欲，很快就发展为“飞行员远离家庭”的惯例，他们中的许多人都这么干了，虽然在更加小地方气的汉口以西区域进行选择范围会变得小。一切都是那么方便，而且非同寻常的便宜。

对于飞行员的妻子来说，上海就是安乐街。她们甚至不必干任何重活，生活得像旧世界的贵族。她们分娩小宝贝，拥吻新生儿，将孩子交给中国保姆，由保姆给幼儿穿衣、喂食、洗澡、做伴、玩耍，并擦拭脏屁股。绝大多数时间，孩子们和仆人一起用餐。多数父母在晚上离家出门之前，穿着所参加社会活动要求的盛装华服，在他们的孩子就寝之前共度精心设计的一个小时。在上海，蹒跚学步的白人幼儿用汉语说第一个词和上学之前汉语讲得比英语好，是司空见惯的现象。太太们加入俱乐部、戏剧社和医院董事会，或者在孤儿院帮忙，互请午餐和茶点，为汇率变动、购买服装以及老家的家庭状况操心，她们将自己与奇妙的社会狂热缠绕在一起，无暇顾及其他。中国肮脏贫穷、臭气熏天和充满危险，除了少量洋泾浜的语句外（此处洋泾浜指多数外国人与仆人沟通时所使用的夹杂着外来语言的本土话），鲜有白人女子费心学一个汉字。“我的上帝，”一位太太在乡村总会里边抿鸡尾酒边说俏皮话，“在老家我要洗衣服、做饭、收拾房子，以及其他的一切。在这儿，我已经6个月没有踏进厨房了，今早我大发雷霆，因为保姆没有按时进来给我

穿长筒丝袜。”

由于丈夫经常不在家，为了不被淘汰，也不想当傻子，飞行员的妻子们也沾染了上海侨民的放荡习气。一天下午，伍迪到他的一位最亲密的朋友家拜访，仆人没有通报他的到来，他穿过走廊，敲了敲卧室的门，门开了条缝，密友的头探出来向四周张望：

> 啊……是的……伍迪……会所见面……我忘了。要不等会儿我们在那儿碰头？

吴士虽然震惊，但尚不算强烈，只是不动声色地答说可以。但密友忘记了在他脑袋后边镶嵌在卧室墙上的镜子。吴士从镜子中清楚地看到他的另一位飞行员伙伴的妻子的影像，她身材匀称，赤身裸体、四肢伸开地躺在一大堆凌乱的床单中。门关上了，吴士微微一笑。这就是上海：这种事情发生了，他觉得没有义务去揭发她。据吴士所知，她丈夫在长江上游狎妓，千真万确，她的滥情不忠只是为了补偿而已。

中航的中国人和美籍华人员工的生活远没有这么放荡。不幸的是，尽管飞行机组或机修组中不同种族的人员每天在一起工作，总的来说密切的友谊没有跨过种族界限。陈文宽（Moon Fun Chin）、黄官悦（Donald Wong）和谭欢在（Joy Thom）就是典型，三人都是中航的美籍华人中的明星飞行员，均于1933年冬二号航线开通时加入中航。刚刚二十出头、密不可分的三人在陈文宽位于法租界的房子共同度过了许多个夜晚，学习莫尔斯电码及航空技术手册，并学习如何社交。三人在充任中航的“史汀生”、“洛宁”、“锡鹅”福特三发动机以及“道格拉斯海豚”等各类型飞机的副驾驶过程中磨炼技能。欧尼·艾利森选择了陈文宽作为副驾驶加入第一架“DC-2”的机组，21岁的陈文宽颇感自豪。

陈文宽（Moon Fun Chin）于1914年4月13日在一个叫荣华（Wing-Wa）的小村子里出生。[10]从澳门溯珠江而上60英里，再从河堤向西步行半天，就到达了荣华村。具体出生地点是一个用泥砖砌墙、被太阳烤

晒、只有一层楼、没有窗户的老房子，而且这房子正慢慢崩塌回归到它曾被搭建起来的泥土中。陈文宽长到10岁都从未听过英语，但却承蒙美国历史上最严重的自然灾害而一出世就是美国公民。

陈文宽出生前8年，即1906年，他的父亲陈国栋（Joe Chin）在美国工作，一场巨大的地震和次生的大火对旧金山造成了严重的破坏，摧毁了该市的出生和出入境记录。1898年，美国联邦最高法院的一项判决保证了所有在美国出生的华人都是美国公民。如同大多数在美国的中国劳工，在过去的25年中他们因为刁钻的排华法案而不能成为美国公民，陈国栋发誓他是在被毁坏的城市出生，如此摇身一变成为美国公民。他在美国又工作了6年，给中国家人寄钱。如同典型的在美国工作的华人，陈国栋每隔10年回故乡探望一次他的妻子和孩子们，陈文宽是他1912～1913年探亲的结晶。

10年过去了，陈文宽成长为一个健康的男孩。1922年年中，陈文宽的母亲收到她丈夫的信，因为陈国栋既不会读也不会写，信是由一个在美国的中国读书人代笔的。收到信后，因为陈文宽的母亲同样不识字，就在中国请一个读书人大声读出来。信中宣布，陈国栋将于1923年春回老家，陈文宽将跟随他从未谋面的父亲回美国，以充分利用他老人家在一个叫巴尔的摩的地方所发现的商机。

陈文宽和父亲带着他们唯一的箱子，挤进美国道勒轮船公司（Dollar Line）的一艘客轮上兵营似的亚洲人统舱，横跨太平洋到达西雅图。美国移民及归化局（the Immigration and Naturalization Service）以将他与父亲分离的方式欢迎这位10岁的公民到达美国本土，把他关进西雅图移民局看守所。看守所是一座竖立在海滨的砖结构拘留场所，主要目的是让移民及归化局询问和遣返中国移民。陈文宽被拘留了6周，直到他通过了三个穿卡其衫和长筒靴的官员和一个粤语译员对他严苛的讯问。[11]身份合法化后，父子二人跨越大陆，在位于巴尔的摩市中心

西北的安静的街区沃尔布鲁克（Walbrook）定居下来，并在接下来的几年在弗雷德里克大街和西巴尔的摩街的十字路口附近经营一个洗衣房和一家中国餐馆。

如同威廉·邦德一样，陈文宽也被林白1927年横渡大西洋的壮举迷住了。陈文宽梦想飞行，但他只有13岁，一年后他上完小学，进职业学校学习了汽车机械基础课程，之后在汽车修理厂工作，大萧条的重创令他失了业，便缠着父亲请求上飞行课。开始时，陈国栋听不进去，但陈文宽一直和他磨。和大多数中国人一样，陈国栋是个讲求实际的人，他考虑到成本、机会和风险——他的儿子可能遇难是重中之重——但陈文宽确实需要一个职业，而且，从事他喜欢的工作会做得更好。陈国栋投入了必要的资金，陈文宽在位于巴尔的摩市有名的皮姆利科（Pimlico）马场外的寇蒂斯-莱特飞行学校学会了飞行。[12]在空中，听着发动机的轰鸣声，看着葱郁的树林和翠绿的马里兰原野在他的机翼下方经过，陈文宽感觉未来已经在握。1932年秋，他取得了有限商业飞行执照。这年年底，他收到了他父亲的弟弟从上海寄来的信，信中传递了一个消息，中国人称为“中央帝国空间机械家族”的中国航空公司计划开通从上海到北平的新航线，希望聘请中国飞行员。在结尾处叔叔写道：“那么，文宽，你想来报名吗？”[13]

陈文宽抓住了这个机会。为中航飞行是极好的工作，即使中国人、美籍华人与他们的白人同行担负完全相同的工作和责任，他们只能拿到大约三分之一的报酬也是如此。1935年，陈文宽开始与蒋有芬约会，他是在位于国际公共租界外静安寺路远端的极司菲尔公园[14]的一个私人聚会上与这位年轻标致的姑娘相遇的，他们发现彼此吸引，但因为陈文宽不会说上海话、蒋有芬既不会说英语也不会说粤语，在沟通上有困难。不管怎样，陈文宽升至正机长时，蒋有芬希望结婚了。他们在法租界内佩丹路（Avenue Pétain）53号的国际礼拜堂（Shanghai Community Church）举行婚礼，邦德和姬兹出席，还有许多中航的工作人员也参加

了。

1930年代中期，考虑到分裂国家版图的多重张力，这一段时间是中航的美好时光，中国的体面时期；因准备开通跨太平洋航空服务，是泛美航空的黄金岁月。[15]从旧金山出发的第一个商业航班定在1935年11月底，但该公司尚未拿到菲律宾的着陆权，而且无论泛美航空还是中航均未取得香港或澳门的着陆权。直至菲律宾史上首位总统选举的政治大局已定之后的第11个小时，比克斯比才获得了该国的着陆许可。尽管比克斯比和邦德持续地努力，中国的问题仍未解决，美国航空邮运的合同还在可行性论证上成败未决。泛美航空决定先启动只到菲律宾的服务。

1935年11月22日，泛美航空崭新的带金属光泽表面和符合空气动力学的四发动机“马丁M-130”型水上飞机“中国飞剪”号（China Clipper）从旧金山湾东侧的阿拉梅达岛（Alameda Island）边上的水域起飞。旧金山—奥克兰湾（Oakland Bay）跨海大桥正在建设中，桥塔已经完工，但两条主拉索只有一条已经完成。满载着燃料和十万多封信的“中国飞剪”号无法飞越拉索，它在最后一秒钻了过去，几千人激动兴奋地挤在旧金山海滨目送它的离去。该飞机从北滩和阿尔卡特拉兹（Alcatraz）监狱之间倾斜飞过，然后沿着金门大桥向前，轻松地飞越正在开始连接海角堡（Fort Point）与马林岬（Marin Headlands）的悬索。发动机的噪声逐渐减弱，飞机消失在法拉隆群岛（Farallon Islands）以外的天际。21小时后，它到达檀香山，并从那里每天经停一个太平洋中部的离岛——中途岛（Midway）、威克岛（Wake）和关岛（Guam）。在这些离岛上泛美航空已经建设了精细配置的水上飞机基地，直到比克斯比看到这架巨大的水上飞机进入马尼拉湾水域，他为之努力两年半的梦想如今成真了。另外两架“M-130”——“菲律宾飞剪”号（Philippine Clipper）和“夏威夷飞剪”号（Hawaii Clipper）——加入了“中国飞剪”号[16]进行跨太平洋运营，一个月内，这些飞机每周都要飞越太平洋。这是辉煌的成就，是泛美航空在美国历史上最严重的经济危机浪潮中取得的成就。

罗斯福总统从白宫发来贺电："我为所有这一切奇迹感到激动。"[17]

起初的跨太平洋航班不载客，但立即改变了书信来往的基本特征。太平洋两岸的人们开始将写信的时间与"飞剪号"的航班时间相匹配，而且该合作的成功迫使其他政府向他们的老百姓提供同样的服务。比克斯比强势推广这个优势，1936年1月，他得到了澳门对中航和泛美航空着陆权的许可。[18]因为香港的经济地位更重要，他更愿意通过香港运营，但英国殖民政府顽固地拒绝授予单边着陆权。港英政府希望从泛美航空手中要菲律宾的着陆权，这只有菲律宾政府才可以授予；还想从中航手中要打着英国旗号的飞机在中国的着陆权，此前泛美航空曾尝试让打着美国旗号的客机在中央帝国着陆，中方担心由此引发最惠国并发症而加以阻挠，但这回与最惠国并发症无关。在比克斯比看来，港英政府的要求就像是"试图用一颗纽扣换一件大衣"。[19]香港的洋行大班们化险为夷——他们不想让这个殖民地在即将到来的航空时代的前夕被边缘化。港英政府妥协了，分别向两家航空公司授予单方面的着陆权。虽然花了将近3年的时间，从旧金山到上海的政治牌最终到位。

客运服务开航前一周，作为彩排，胡安·泰利·特里普（Juan Terry Trippe）夫妇带领一支15人的贵宾旅行团横跨太平洋，除了马尼拉，他们还飞抵澳门、香港和上海。[20]1936年10月25日傍晚时分，全体中航人齐聚上海国际饭店第14层的塔楼会馆出席欢迎特里普夫妇的茶会。这是个曼妙而活跃的黄昏聚会，远胜繁乱的街头场所；这也是个灿烂的下午，如此暖和，女士们不需要披肩或围巾。邦德和姬兹出席，还有哈罗德和戴比·比克斯比，欧尼·艾利森及其太太弗洛伦斯，每个不当班的飞行员和机械师，以及公司全体飞行员和机械师的太太。该航空公司的中方员工得到了恰当的代表，他们的太太穿着华丽的高领旗袍，抢了不少美国太太们的风头。只有姬兹·邦德可与中国太太们的风华媲美：她怀孕了，刚刚开始显露出来，邦迪的手总是护在妻子隆起的腹部上。黄昏降临在赛马场上，客人们高踞上海国际饭店向东眺望，只见上海的百老

汇南京路上的霓虹灯如同峡谷，流光溢彩。两天之后，泛美航空的第一批跨太平洋乘客在马尼拉着陆。该航空公司及其子公司站在国际科技成就的最高点，他们改变了世界。

1930年代中期，中国采取了许多手段使状况有所改善，但对于中航和中国，不管亚洲繁荣的领域有多么美好，公司和国家都时刻生存在日本蚕食的威胁下，这些威胁绝非子虚乌有。[21]在那些年里，关东军大块鲸吞毗邻东北的省份，1933年通过一份停战协议[22]迫使该地区非军事化。中国的爱国者蒙受了屈辱，1935年12月9日，数千名中国学生在北平发起了一场反日运动，运动蔓延全国，但很快就被国民党血腥镇压。一批反政府的进步学生发动了一二·九运动，他们希望采取反日行动，而中央政府置之不理。

蒋介石默许了日本的要求，对丢了东北的军阀张学良下令（西方人称“少帅”）将其部队从与日军对峙中脱离战斗，调往西部对付蒋介石的老对手——共产党。1934年10月，中国共产党被逐出其湖南根据地，在中国西部地区进行了7000英里的长途跋涉，到达边远落后的山西、甘肃和陕西。此时，毛泽东在中国共产党内已经牢牢掌权，长征幸存者正在建立一个新的根据地，但他们已经建立得十分精细，正在蓄势反击。蒋介石打算“攘外必先安内”，但他对日本侵略看起来没完没了的屈服不断地激怒广大的老百姓。共产党毕竟是中国人，许多（也许是大多数）中国人觉得政治派别间应该停止争斗，形成统一战线，一致对日。除此之外，还有别的国内分歧，内战不仅限于国民党、共产党分裂。在华南，反日排外的情绪白热化，广东和广西等南方省份保持独立的军队并发展自己的空军。1936年6月，两广政府派遣了一支“抗日救国军”北上[23]，表面上是为了抗日，但战斗却在南方军队和政府中央军之间爆发，蒋介石通过策反广东空军投向南京而大大瓦解了南军的狂热行为。

将近年底的时候，蒋介石注意到张学良及其离乡背井流亡的东北军

对共产党作战特别不卖力，于是蒋介石飞往西安亲自督战。1936年12月12日凌晨4点左右，少帅的精兵突袭了蒋介石的西安总部，杀死了许多保镖。蒋介石从窗口跳出，翻过一堵围墙，从30英尺高处跌进护城河底，从沟里爬出来，逃到一座结了冰的山坡，几小时后被捕。张学良的一名军官发现他赤着脚、只穿着灰色的丝绸长袍和长睡衣在藏身的石头下瑟瑟发抖。

少帅和一小批心怀愤懑的将军逼迫蒋介石放弃其顽固的反共立场并领导抗日统一战线，但蒋介石以行动自由被剥夺为由而拒绝。消息传出后，国民党内外的反对派系争相利用这个时机。蒋夫人飞往西安谈判，陪同前往的有她的弟弟宋子文、澳大利亚顾问威廉·亨利·唐纳德[24]、蓝衣社（国民党的“盖世太保”）头子戴笠。少帅派飞机接毛泽东的副手周恩来到西安加入谈判。许多共产党人希望枪毙蒋介石，但一封来自共产国际的电报（可能是由斯大林本人起草）使他们处于尴尬的位置。电报要他们向被组织抓捕的这一小批军官提出让蒋介石活下去。斯大林需要中国帮助抵抗日本对西伯利亚的威胁，他还认为蒋介石是中国唯一有足够的面子领导国家联合政府的领导者。压力来自四面八方，张学良及其盟友让了步，在圣诞节释放了蒋介石。

12月26日，蒋介石乘坐由名叫罗亚尔·伦纳德（Royal Leonard）的美国人所驾驶的飞机离开西安，在南京受到非常激动的人群的热烈欢迎。罗亚尔后来很快加入了中航。绑架事件中没有形成书面协议——蒋介石坚决拒绝签署任何东西——但他显然已经在妻子、小舅子、首席外交顾问、少帅和共产党最高领导人面前做出了重大承诺，整个国家都知道这件事。具有讽刺意味的是，抓捕事件将蒋介石打造成了中国最大的渴求——团结——的象征，全国都希望他停止压制共产党并领导抗日圣战。许多观察家认为他们正在看到中国统一过程进入最后阶段，从此以后中国人将统一对敌。

在中国东海的另一边，日本的扩张主义者焦虑地关注着中国的觉醒，他们非常清楚，以其区区海岛之力去支配一个团结富强的中国是不可能的。如果他们要统治中国和亚洲，进攻时间就是要快，在中国尚未变得太强大之前加以征服。

无论那段时间的政治新闻内容有多紧张，都只能在威廉和凯瑟琳·邦德的生活中占第二位。普照中国的不知何方神圣对在她身体中成长的小生命发出微笑，1937年3月11日，凯瑟琳·邓禄普·邦德诞下了一个健康的男孩。骄傲的父母给他取名为兰霍恩·麦库克·邦德（Langhorne McCook Bond）以纪念他的祖母和外祖母。

那年春天，中国和日本之间的关系高度紧张。由于自1931年邦德到远东以来，中日的敌对关系一直是新闻的头版，与哈罗德·比克斯比及其他大多数中国通一样，邦德不认为日本会冒险发动全面侵华战争。不然的话，他就不会一直没有安排休假。但随着他在中国过完了6个年头，第二次探亲假已经过期。邦德夫妇在上海待了3个月以确保母婴健康，到6月中旬，全家人已经适合旅行。[25]就在他们即将离开之前，交通部给中航指派了新的总经理林伟成上校取代戴恩基。[26]林伟成来自广西，坚韧不拔，严守纪律，曾任广东空军副司令，并曾为广东空军投向南京出谋划策。多年来，控制着中国空军的国民党航空委员会一直试图控制由交通部主管的中国商业航空。邦德在他离开之前只与这位严肃的上校开过一次会，但由军人担任顶级行政主管对于一家商业航空公司的营运独立来说似乎是不祥之兆。[27]

邦德将工作交给比克斯比和艾利森负责后，便和姬兹带着兰霍恩飞越太平洋到达旧金山，又连夜横贯大陆，于1937年7月1日飞抵华盛顿，到达时，三个月大的兰霍恩呼呼大睡。姬兹和兰霍恩回马里兰州切维蔡斯（Chevy Chase）的海斯庄园与她的家人待在一起，邦德则前往纽约向泛美航空总部汇报工作。四年前，泛美航空为在跨太平洋航线的西端

扎下根而买入了中航的股份。出人意料的是，它已经凭借自身力量成为有利可图的投资。中航以拥有34名机长及副驾驶和18架飞机、其中包括4架卓越的“DC-2”而引以为豪。并且，如同中国一样，中航似乎准备享受未来多年稳定的增长和繁荣。泛美航空高层为邦德的成就而激动。

回到华盛顿，邦迪安顿下来，与妻子和儿子共享天伦之乐，与华盛顿的熟人尤其是负责远东事务的助理国务卿斯坦利·K.霍恩贝克（Stanley K. Hornbeck）保持偶尔的约会。斯坦利是姬兹娘家的一个老朋友，他两次载姬兹和兰霍恩到彼得斯堡去看望邦德的母亲和哥哥。在海斯庄园，当保姆照看婴儿的时候，邦德和姬兹就趁早在马里兰的湿气抑制该运动之前打网球。随后，他们在大房子的阴凉房间里休憩，喝冰茶、阅读和玩室内游戏，在漫长的波托马克下午将尽之际，邦德为妻子调上一杯老式鸡尾酒，并为自己来一杯马提尼——冻杜松子酒，不加冰块，放一颗橄榄，正是他喜欢的那种。邦德饮着鸡尾酒，放松着，思索着自1929年那个遥远的夏天他放弃了建筑生涯转而进入寇蒂斯-莱特以来在生活中所打造出来的巨大变化。通过艰苦的工作和不懈的奉献，他在世界上两个最令人激动的航空公司找到了头等的工作；他的努力对人类进步做出了实实在在的贡献，而且在近十年最伟大的商业成就中发挥了作用；他已经见识过日本、菲律宾和中国的大部分地区；他住在世界上最令人兴奋的城市上海已经6年；他在大洋两岸都交上了有势力的朋友；他热诚地结识了在美国知名度仅次于总统的林白；美国金融市场在1937年再次摇摇欲坠，失业仍然在困扰着这个国家，但他平安地度过了7年的大萧条，没有失业一分钟，还在这样的境况下一直支撑守寡的母亲；他遇见了梦寐以求的姑娘，她刚刚生了一个健康的儿子。前途一片辉煌。

---

[1] 今湖南路。——译者注

[2] 童话《爱丽丝梦游仙境》中虚构的总是咧着嘴笑的猫。——译者注

[3] Florence Allison to her family，July 20，1935，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[4] William Leary，*The Dragon's Wings*，p.95；笔者访谈陈文宽，2004.9.17；笔者访谈雪莉·威尔克·莫斯利，2004.6，以及在2003～2008年中航年度聚会中的对话。在爱德华·P.霍华德收藏中有活动的邀请函和许多相片。

[5] Stokely Morgan，“给特里普的备忘录”，1935.9.13，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），December 21，1935。

[6] Von Richthofen，一战王牌飞行员。——译者注

[7] Hugh Woods，常称吴士。——译者注

[8] Hugh Woods，*Wings over Asia*，Vol.4，p.1；many photos in SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）.

[9] Mary Howard to Mother Howard，1932.11.29，Edward P.Howard的私人收藏；Hugh Woods，“Pre-War Shanghai and Hong Kong，” *Wings over Asia*，Vol.4，pp.4-10，12，13-15；1957年比克斯比访谈，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；*All about Shanghai and Environs*：*A Standard Guidebook*，1934-1935 edition，在网页上的文本，http：//www.earnshaw.com/shanghai-ed-india/tales/t-all.htm，accessed November 7，2005；Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha”；Harriet Sergeant，*Shanghai*；Stella Dong，*Shanghai*：*Rise and Fall of a Decadent City*； Emily Hahn，*China to Me and No Hurry to Get Home*；Ken Cuthbertson，*Nobody Said Not to Go*； Percy Finch，*Shanghai and Beyond*；John B.Powell，*My Twenty-five Years in China*；Hallett Abend，*My Life in China*，*1926-1941*；Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S.Navy in China*； CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），1929-1941；笔者访谈雪莉·威尔克·莫斯利、南希·艾利森·莱特、伊丽莎白·比克斯比、陈文宽、弗丽达·陈、T.T.陈和兰霍恩·邦德：“爸爸总说这是个管制不严的城市，那些向他扑过来的家伙是一拨飞贼。”

[10] Louis A.Turpen航空博物馆收藏的陈文宽口述历史；笔者访谈陈文宽，2004.9.10和2004.9.17，及2005.1.7、2005.7.15和2005.11.1；许多电话跟进；Bond to Kitsi，Saturday，August 28，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Iris Chang，*The Chinese in America*，pp.137-139，145-147；Simon Winchester，*A Crack at the Edge of the World*，pp.343-350。陈文宽的出生证明显示他的生日是1913年4月13日，但这是出于认为婴儿出世那天就是一岁的中国习俗。

[11] 数以万计的中国人如陈国栋一样，在旧金山地震中获得了美国国籍，这些中国人间隔很长时间才回到中国的家庭。当他们再次进入美国时，几乎每个人都注册了一个有美国身份的孩子，注册孩子的男女比例是400∶1。正式文件的交易在中国人当中很活跃。美国移民部门花费许多努力揭露“契纸儿子（paper son）”。

[12] 威廉·邦德于1930年在同一所飞行学校学会了飞行。

[13] 笔者访谈陈文宽，2004.9.10。

[14] Jessfield Park，今中山公园。——译者注

[15] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），December 7，1935；CAB Docket Nos.851 et al.，“History of the Transpacific Air Services to and through Hawaii”，写于1944年8月12日，Louis A.Turpen Aviation Museum；Marylin Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*，pp.244-257；Barnaby Conrad，*Pan Am*：*An Aviation Legend*，pp.81-104；Robert Daley，*An American Saga*，pp.165-190；Richard Dillon，Thomas Moulin，and Don DeNevi，High Steel，p.23。旧金山-奥克兰湾大桥的第一条钢索于1935年11月12日完工，第二条于1936年1月20日完成。

[16] 历史上建造过的“M-130”飞机只有这3架。

[17] Conrad，Pan Am，87.

[18] 备忘录，Bixby to Young，January 22，1936，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“The British Ambassador （Lindsay）to the Secretary of State”，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1936，Vol.4，p.643；CAB Docket Nos.851 et al.，“History of the Transpacific Air Services to and through Hawaii”，August 12，1944，the Louis A.Turpin Aviation Museum。

[19] Bender and Altschul，*The Chosen Instrument*，p.255.

[20] 贝蒂·特里普（Betty Trippe）日记的修正手稿，pp.21-22，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 30，Folder 9；Florence Allison to her sister，Merly，October 29，1936，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。1936年10月21日首批乘客从加利福尼亚飞往马尼拉：CAB摘要第851号等，“History of the Transpacific Air Services to and through Hawaii”，1944.8.12，第23页，Louis A.Turpen Aviation Museum。

[21] Hallett Abend，*My Twenty-five Years in China*，pp.197，231-234，245；Bixby，“Top Side Ricksha”，chap.8，p.50，chap.9，p.16；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek*

and the China He Lost，pp.276-277，283；Royal Leonard，*I Flew for China*； Earl Albert Selle，*Donald of China*，p.324；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，pp.420，422-424；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.203-204；笔者访谈陈文宽；W.H. Donald to Stanley K.Hornbeck，January 23，1939，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150："反响与从西安释放蒋介石后的情况很类似——一片要求继续抵抗的呼声。"历史长河将西安事变视为20世纪的一个转折点——它防止了蒋介石消灭毛泽东的共产党。

[22] 指《塘沽停战协定》。——译者注

[23] 指两广事变。——译者注

[24] William Henry Donald，人称端纳。——译者注

[25] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），July 3，1937.

[26] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.141-42；Bond to Bixby，1938.7.3，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）："航空委员会多年来一直试图控制商业航空。"看起来似乎很简单的一件事，林伟成（Lam Whi-shing）上校的英文姓名对于那些着迷于为中文姓名制造"正确"的英文拼写的人左右为难。陈文宽在访谈中似乎把上校的名字发音为"Lam"，邦德在*Wings*中写为"Lem Wei-shing"，但在1975年1月6日给约翰·C.莱斯利（John C.Leslie）信中则写为"Lam"，而在1937年9月7日给林本人的一封信中则称其为"Lam Wai Shing"。比克斯比写给斯托克利·摩根的信，在1937年10月11日信中拼写为"Lum"，但1937年12月3日信中拼写为"Lam Wei-shing"。林上校在1937年9月26日及9月28日写给邦德的信的下款上清清楚楚地签名为"Lam Whi shing"，两次签名均无连字符，且第三个字均无大写字母。我采用了上校对自己名字的拼写，虽然我怀疑出自秘书之手——签名的笔迹带许多圈圈而且是圆圆的，看起来系女子手写。似乎当时大多数中文名字在表达为英文时在名字中加连字符，我就加了连字符，这是在所有选项中我看着最顺眼的。

[27] 名称不详的报纸的剪报，日期为1937年7月1日，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.122。

第二部分 战争

1937年**7**月**7**日至**1937**年**12**月**31**日

成千上万的人流血牺牲的伟大战斗，犹如去年的奥运会那样，被轻易地遗忘。

——埃德加·斯诺，《为亚洲而战》

8 天崩地裂

北平西边十来英里处，是有800年悠久历史的卢沟桥，卢沟桥横跨永定河，由11个优雅的桥拱支撑。[1]马可·波罗曾对770英尺长的桥身和485个独特雕刻的石狮装饰的栏杆大加赞赏，西方人通过他而知道了这座桥，便称之为“马可·波罗桥”。在庄严古老的卢沟桥旁，并列着横跨永定河的京汉铁路栈桥。直至1937夏天，该铁路是唯一不受日本人控制的进入北平的陆路通道。中国步兵有一支部队驻扎在附近的一个带城墙的小镇上守卫卢沟桥。但日本皇军部队经常在这个地区演习，并根据他们对1901年《辛丑条约》的肆意歪曲坚持说他们有权这样做。1937年7月7日晚，在卢沟桥附近演练的日本步兵连与中国卫兵发生争执，一名日军士兵失踪，于是日本指挥官要求对中国守备部队进行搜查以确定这名士兵是否叛逃或被羁押。中方断然拒绝。更大规模的争斗爆发。在几次小规模战斗之间，现场指挥官进行了谈判，据7月9日路透社报道，双方希望就地化解该事件，之后中方更大的部队夺回了控制权。

在东海另一边的日本，战争部长[2]认为，皇军可以在一个月内打垮中国军队。他上书裕仁天皇要求出兵，天皇选择了战争。7月11日进行了在日本本土的三军总动员；日本关东军从东北三省倾巢而出；主要战斗遍地开花，在北平周边开阔地带的中国步兵无法抵挡坦克、大炮、空中力量以及作战指挥协调迅速的日本陆军。

在地球另一面的华盛顿特区，邦德通过《华盛顿邮报》、《纽约时报》、无线电广播和比克斯比从上海发来的斯巴达电报（spartan cables）并通过咨询他在国务院的朋友斯坦利·霍恩贝克，来跟踪时局发展。[3]邦德焦灼地端详着战争迷雾、估算着战场距离，并试图猜测每则消息会如何影响中国和他的航空公司。泛美航空的智囊团随着战争的展

开而越来越担心：中国的动乱对泛美航空体制中皇冠上的明珠——跨太平洋航线——造成威胁。邦德每隔几天就给纽约打电话，解读发生的事件。北平周边的战斗迫使中航暂停了它的主要航线之一，幸好不是最赚钱的航线，最赚钱的是仍在运营的长江流域的一号航线。

不幸的是，上海的紧张局势与北方战局并行升级。

7月24日，在上海的日本海军报告一名21岁的水手失踪，并诡称其被绑架。[4]尽管中国当局否认，1000名全副武装的日本海军陆战队在虹口搜索失踪者，无果。因为虹口是国际公共租界的一部分，日军在此的巡逻是合法的；日军继续移动，通过中方管辖的闸北，用枪口逼停汽车、黄包车和行人进行检查，依然没有找到；大多数上海人认为该失踪事件是日本特务策划的，所有人都看得出来其令人恐惧的感觉可与卢沟桥事变相比。五年半之前，1932年的“一·二八”事变摧毁了他们的街道，为了安全，大批中国居民从闸北、虹口涌入外国租界。

3天后，一个中国船夫在距离上海一百多英里的长江上游处打捞到了失踪日本水手的尸体，次日下午中国宪兵将死尸送回驻南京的日本驻华大使馆。[5]显然，另一名日本水手认出了他在四川北路逛未经日本帝国海军许可的窑子，他为逃避惩罚开了小差。

在华北，日本的进攻持续了10天，日军的一个旅最终于8月8日全面占领北平。在上海，中日双方的敌意不断加深，直到整个城市沸腾得像一个超高压的锅炉。8月6日，40000人从北站离开上海，他们拼命挤进火车三等车厢，争先恐后地离开这个充满火药味的城市，越远越好；另有25000人经过苏州河上的桥逃进想象中会安全的国际公共租界；在接下来的两天里，成千上万的人接踵而至，携带着他们可以拿得动的一切，把财物塞进汽车、三轮车、手推车和独轮手推车，或推或滚，涌入租界。租界的房东们将租金加倍，黄包车苦力漫天要价。1000名没有船票的难民挤上正在急切地要离开上海的怡和船务公司轮船“Kutwo”号，

他们坐在甲板上，拒绝离开，最终被一队警察挥舞着警棍驱逐离船。

第二天，一位曾经在中航担任副驾驶的李先生击出了惊天动地的一拳。早在几年前李自己选择离开中航加入中国空军，升至少校。1937年夏天，他负责指挥中国位于国际公共租界以西若干英里处的虹桥空军基地。就在那个星期一[6]，1名日本海军军官及其司机开汽车来到虹桥军用机场大门试图进入，被中国卫兵拦截。这两名日本人可能企图强行闯入，李少校得知此对抗情况后猛冲过来，勃然大怒，极度痛恨。随后枪战爆发了，造成两名日本军人和一名中国军人死亡。

日方坚持认为他们的海军中尉有权停在机场大门口，中方则说他试图强行进入，显然在从事间谍活动。[7]出于愤怒，也许是想炫耀，日本军队在华北集结，帝国海军提出包括要中国完全放弃上海在内的要求。政治上，由于发生了西安事变和建立了统一战线，蒋介石不能为了安抚日方而出尔反尔。如果开战，有两个可行的方案供选择：在华北开战，或在上海抵抗，把战争扩大到长江流域。中国军方的情报机构请中航参与了选择方案的辩论。

8月11日，交通部部长下令中航总经理林伟成上校派一架“DC-2”到南京飞一趟包机，但拒绝透露具体位置。[8]机航组主任艾利森不赞成，林上校强调遵守部长的意愿的重要性，艾利森让了步，派弗洛伊德·纳尔逊机长前往，并保证此次包机只是一个短暂的任务。

纳尔逊载着中国空军的毛将军[9]和一批其他军官离开南京。头一天，他的无线电信号衰减，直至与龙华站失去联系；第二天，信号出现了。原来，他被指派送这些空军军官到华北巡视军用机场，降落在七八个小型机场上，质量都很差。纳尔逊的飞机两次陷入柔软的沙堆中；其他的简易机场看起来如此糟糕，以至于他拒绝着陆。纳尔逊不懂中文，但他以飞行员的眼光分析，中国领导人看来正在考虑是否筹划一次从华北各机场起飞的空中进攻。他认为使用这么原始的基地设施不可能完成

这样的任务。由于是在受战争威胁的空域进行，而且完全是军用性质，此次包机很危险，比克斯比向林上校和交通部部长提出抗议——不应将美国人用于这样的任务，有违美国中立法的中立立场。总经理和部长均表态不再委托这样的“包机”，但是，第二天林上校就派了另一名“DC-2”飞行员执行类似的任务，虽然时间较短（只有美国飞行员通过了驾驶“DC-2”的飞行技术考核）。中航是中国的航空公司，中方控股，泛美航空仅持有少数股权，加之考虑到迫在眉睫的危机的严重性，中国一点儿都不在乎中航的“纯商业化”的情形。[10]

日本人在华北有机场、港口设施、铁路和许多高度机动的师团，在上海则只有几千海军陆战队士兵看守其利益。如果引入援军并借助炮火支援，帝国海军可以在黄浦江上制造事端，但军舰在如此狭窄的水域中会极度脆弱；而新近于1930年代中期发展起来的中国空军，有望将他们赶入大海。[11]纳尔逊执飞的华北巡视明确显示，如果将上海范围之内的长江流域中的基地开发得更好，空军作为新生力量将是最有效的作战方式。近距离的巷战会减少日本的许多优势，一场在城市中的战斗会在世界媒体面前玩出火。从中国的角度来看，上海具备战略和战术上的全部优势。8月13日，蒋介石最精英的2个师开入上海并在北站筑防御工事，北站是多层建筑，很结实，可以控制周围的街区。[12]中国正规军和日本海军陆战队隔着路障对峙，战斗不可避免地爆发了。在闸北，巡逻队在宝山路和山东路交叉的街角接火；小型武器在淞沪铁路天通庵站噼啪作响；第三场战斗在靠近外白渡桥北面桥脚的礼查饭店[13]和百老汇大厦的日本海军陆战队司令部总部的附近打响。

汗流浃背的难民继续密密麻麻地通过苏州河桥涌入国际公共租界，租界内食品价格翻了2倍；城市中的每个人都需要钱，中外平民大举包围银行，急于将积蓄套现和将中国钱币兑换成受威胁较小的币种。[14]金钱如洪水般流出上海，令国际货币交易所瘫痪。[15]银行除非可以得到现金注入以满足出纳员窗口前愤怒喧闹的人群，否则将面临崩溃。财

政部部长宋子文急令林上校迅速派遣“DC-2”前往长江以南85英里处江西省南昌市的国民党空军基地，飞运国民党纸币到尽量靠近上海的地点。[16]林上校将该指令转给哈罗德·比克斯比，比克斯比欣然接受，这个任务是极为重要的商机。

上海度过了一个平静的下午，但中航在龙华机场着陆的最后一个航班的乘客发现，中国军队正坐着挤得满满的长火车通过沪杭铁路涌入城市。[17]日落之前，小型武器和大炮开火了，苏州河北岸大量建筑物着了火，入夜后火焰照亮了天空，怪异地映射在被滚滚烟云笼罩着的战场上。外国人聚集在国际公共租界顶楼，品着鸡尾酒，观看着战斗，坚信这场战斗只不过是一场亚洲的赛事。这一天是星期五，1937年8月13日，亚洲最后的和平希望随着枪声消失了。

午夜之后，热带暴雨横扫中国海，制服了最糟糕的火情。但日出时分，中国的炮弹再度在日本虹口警察总部引发新的火焰。将近10点时，比克斯比的办公室电话响了，这是艾利森从龙华打来的：“比克斯！3架中国轰炸机载着装填好的挂弹架刚刚飞走。”[18]

比克斯比毫不怀疑“出云”号（Idzumo）是中国军队的攻击目标，“出云”号是一艘战斗巡洋舰，已经有些年头，停泊在黄埔港的苏州河河口，距离他在上海邮政总局的办公室只有几百码。[19]作为日本旗舰，“出云”号是日本在中国存在的最真实的标志，也是世界上最容易被轻视的军舰。比克斯比拖着衰老的邮政局局长乍配林（A.M.Chapelain）登上楼顶，到达时正好看见，“出云”号甲板上的防空炮和机枪向整个城市喷射出炮弹、子弹和弹片的时候，三架中国轰炸机下降穿过低低的云层。突然，炸弹从飞机落下，“找掩护！”比克斯比喊道，看耳朵不灵的邮政局局长没有反应，便抱住他一同躲避。江上激起两条巨大的水柱，第三枚炮弹击中码头边的仓库后，爆炸声在楼顶上回荡。

就在炮弹落下那一刻，接受了运钞任务的“苹果饺子”查克·夏普

（Chuck “Apple Dumpling” Sharp）驾驶着“DC-2”正在南昌机场降落。[20]这个大脾气的得克萨斯佬将飞机滑行到靠近一群聚集在机棚边的中国军官的停机坪，“砰”地打开侧门，扬起顽皮的眉毛。眼前没有一个是银行家，全是些疲惫不堪、了无生气的军人。他们颇有礼貌地请夏普满载一批炸弹、挂弹架和机枪子弹夹送往上海西南140英里处的杭州中国空军机场。夏普拒绝了。中航是商业机构，而他是中立的美国平民，他很遗憾，但他不能空运彻头彻尾的军用物资。一个军官掏出手枪，用枪口对准夏普的头，夏普的瞳孔收紧成响尾蛇的狭缝状，但那支手枪动也不动。苦力们把“钞票”装上飞机，该军官示意夏普回到飞机上，并带着几个同僚尾随登机。升空后，夏普将钞票换炸弹的突发情况用无线电向艾利森报告，艾利森电话告知比克斯比，比克斯比打电话给宋子文。

“这已经超出我的能力范围，”宋说，“军队接管了，如果他们曾威胁要杀死你的飞行员，那他们就做得出来。”[21]

鉴于他们绝望的处境，艾利森和比克斯比召回其他已经升空的“DC-2”并下令中航撤离上海。残酷的巷战已经在国际公共租界以北的人口密集区蔓延，3万多名中国步兵经过激战，将8000名日本海军陆战队队员赶进黄浦江。[22]日军对准街道中的小型武器的抵抗火力发射迫击炮弹和扔出手榴弹，在炸弹爆炸开花之际，日本战舰向火力空白点瞄准开枪。当日本飞机朝着北站的目标俯冲并急剧下降时，浓烟被风暴的强风吹动，在炼狱似的战场上飘荡。下午4：25，6架中国轰炸机冲破云层底部飞来，“出云”号和其他军舰再次发出如喷泉般密集的防空炮火。这些轰炸机编队按下攻击按钮，但炸弹没有击中目标。2分钟后，4架新的轰炸机从另一个方向出现，横切风向发动攻击，却被风吹离轰炸目标；日本防空高炮瞄准它们开炮，飞行员们只得在距“出云”号相当远的地方投下炸弹。侧风将炸弹吹向国际公共租界，有2颗在江中爆炸，激起的大片水花飞溅到北京路尽头处的防波堤上；第3枚和第4枚炸弹在南京路与

外滩交叉口的和平饭店与国泰酒店之间爆炸。烟雾、火焰和轰炸声吞噬了挤满难民的水泥森林。

爆炸后产生的淡黄色烟霾悬浮在两家酒店之间，尖利的玻璃碎片和大量的烂砖碎石飞坠到街上，只有被震聋的人听不到；有个人慢慢苏醒过来，在火舌舔舐着的被炸毁的汽车和电车旁的幸存者中匍匐前进。在不可思议的大屠杀中，人们再次移动起来。一个中国妇女跌跌撞撞地远离灾难，眼泪从她痛苦的脸上哗哗地直往下淌，她本人安然无恙，但她怀中两岁大的女儿受了伤，满面鲜血，如同戴着血面具。一个苦力把他的手猛伸向他的小腿的残留部位，伤口随着心跳的节律“咕嘟咕嘟”地向外冒鲜血。一个被削去脑袋的锡克人警察躺在他曾一直在指挥交通的马路上，除了缺失的头，他的制服穿得完美服帖。还带电的电线缠在好几百被肢解了的尸块中：婴儿、儿童、男人和女人们的手臂、腿、脚、手和头；到处都是苦力的衣服碎片，通常的蓝色已被血染黑；一个年轻男孩的身体贴在了国泰酒店远高于人行道的墙上；即使绕开奇形怪状的尸体堆走，也难保不会踩上人肉块。屠杀的血腥气味与烈性炸药残留物的刺鼻气味掺杂在一起。一些欧洲人的尸体陈放在数百名中国死难者中。南京路与外滩交叉口共有728人死亡，865人受伤。

不到15分钟后，一架受重创的中国轰炸机飞过法租界，该飞行员对准上海赛马场的赛道准备紧急降落，并丢弃了他的炸弹负载，炸弹击中了位于爱多亚路与西藏路街角处的大世界游乐中心（The Great World）；大世界本已转换为难民收容所，炸弹把它变成了一个停尸房。1011人在这场大灾难中死亡，570人受伤。总共有1740名平民在两个“血腥星期六”的轰炸事件中遇难。

那个夏天，自从邦德返美后，哈罗德·比克斯比夫妇和他们的4个女儿住在位于法租界居尔典路279号的邦德的别墅。[23]在此的两个月中，他们举办了一些成功的鸡尾酒会和晚餐会。比克斯比在回家的路上经过

南京路的爆炸现场，他学会能做到最好的办法，就是当迎向妻子时忘掉刚才看到的一切。[24]他的妻子在门口等着他，受到了极大的惊吓。[25]原来，邦德别墅的起居室有若干打开着的旋开窗，一发50毫米口径的流弹呼啸着穿入，射中地面后反弹起来，“啪”的一声击向起居室的后壁。这发转了一圈的子弹头滚烫，微微扭曲。冷却后，它比戴比·比克斯比的手掌宽度还要长。

在世界的另一边，邦德飞往纽约，参加泛美航空总裁胡安·特里普召集的关于危机的讨论。姬兹随夫北行，但并未参加业务会议。

邦德在克莱斯勒大厦大堂上方的59层与胡安·特里普和泛美航空负责东方事务的副总裁斯托克利·摩根（Stokely Morgan）会面。[26]来自中国的消息令人沮丧，日本占领北平使中航失去了一号航线，这已经够糟的了，而上海的战斗置所有的航线于危险之中。三人乘坐克莱斯勒的法式电梯到云端俱乐部（the Cloud Club）去往预订好的午餐位。云端俱乐部坐落在克莱斯勒大厦的不锈钢拱顶内，是接待纽约精英的庙堂。邦德挣扎着不扯出令人紧张不安的闲聊话题，只消特里普开口说几句话，就足以使他生命中最近6年变得毫无意义。[27]可以掩饰邦德与他的两位同伴在阶层和特权上的巨大差别的，只有他在弗吉尼亚州教养的得体举止和在上海做得很漂亮的定制西装。而且，如果特里普出身名门的光环还不足以令人生畏的话，他比邦德年轻6岁，且身材比邦德魁梧得多，特里普身高6英尺，重200磅，曾是耶鲁大学足球运动员。

电梯在第66层停定，电梯对面是个真皮软包门，服务员把门打开，特里普先行，穿过云端俱乐部的格鲁吉亚大堂，经过都铎休息室和巴伐利亚酒吧，然后走上用大理石和青铜制造的文艺复兴风格的豪华楼梯进入主餐厅。胡安·特里普是云端俱乐部的会员，当然也频繁光顾，他大步走到一张靠近54英寸宽的窗口的餐桌旁，只见纽约其他的建筑，虽然那些也是高楼，但从云端俱乐部的这样的高度上看过去，就像竖放的火

柴盒。约莫10个街区外的帝国大厦，是该市除克莱斯勒大厦外唯一的上千英尺高的摩天大楼。

一名服务员为他们点菜，另一名送上大亨规格的马提尼酒。“中国事件”令泛美航空投入的大量资本处于危险之中，而中航在事件中扮演的角色威胁到泛美航空与国务院的关系。特里普迅速将话题转向生意的轨道：“我从比克斯比那儿听到的一切都是不好的，在我看来，我们在中国完蛋了。”

邦德可不这么看，一点儿都不。他也已经在泛美航空待了足够长的时间，知道一个人如果惹恼了胡安·特里普会严重地危及他的就业。但邦德不准备因为不敢顶撞特里普就让战争把他付出这么多心血建设起来的航空公司毁于一旦。“先生，恕我直言，我不同意。我认为我们应该继续经营。我认为中国可以坚持很长一段时间，可能是几年。”

特里普摇摇头，“不可能，他们赢不了，国务院是这么说的。而我们不能在战争中经营一家商业航空公司，你看过比克斯比的电报”。特里普不是在谈判，不是在探讨选项。对他来说，这家中国合资企业已经死了。“我们要在新西兰开一条航线。邦德先生，我要你经营这条航线。”

该提议使邦德大吃一惊，他从来没有设想过在体制内为自己找一个中国以外的地方。加利福尼亚至新西兰将会是航空史上在水域上空最长的航线，比跨太平洋航班还要长。管理这样一条航线有着巨大的吸引力——意味着升职并声名大噪。最重要的是，它连接的国家都没有战争，他可以带上姬兹和兰霍恩。

然而，为了发展新西兰航线，邦德就要不理中国并抛弃他在那里所建立的一切。邦德抿着杜松子酒，任酒精燃烧，他就是无法容忍对它的不忠。邦德在大萧条最困难的时期得到了一份好工作，他打心眼儿里感

激中航、泛美航空和中国。与地球上任何一个国家相比，中国同样需要航空运输，即便不是更需要，这个需求也相当急迫。而泛美航空已经向该事业投入了150万美元（约合现代2220万美元），在泛美航空体制中没有别人能够收回这些钱，即使是哈罗德·比克斯比也不能。

“特里普先生，不敢当，对您的提议我感到很荣幸，而且我真的很想经营那条航线，但我就是做不到。我的位置在中国，我要回去。”

“我要告诉比克斯把他手头所有能飞的飞机都飞到马尼拉，并冻结他能冻结的所有资产。等战争结束了我们将在中国从头来过。战争不会持续太久。”特里普甚至仿佛没有听到邦德在说什么。

“先生，中国现在需要我们的服务。如果我们现在不帮助他们，战争结束时，他们不会让我们回去的。”

“我要全盘考虑”，特里普继续说，“我们公司在40个国家做生意，我们得罪不起国务院。”

“我认为我们可以继续在中国经营，先生，而当战争结束时，中国依然会存在。”

只要中国还有抵抗的意志，日本就赢不了，从长期来看赢不了。意志是最本质的东西，不是国务院在权衡时所考虑的现代武器和工业部门，只要中国还有意志，他们就不会输。日本人可以占领上海、南京、北平、汉口、广州，或其他任何城市，可以杀死成千上万的士兵，可以吓倒100万人，但他们仍然控制不住中国。他们正在试图抓住一个国土与美国大陆不相上下的幽灵。而且，只要中国抵抗，中国无论哪一个部分未被占领，都会需要航空公司。邦德想不出来，对于一个被围困的国家，要发展和巩固如此至关重要的内外交通，还有什么比航空公司更强大的工具。中国最大的弱点既不是工业，也不是技术，而是缺乏政治上

的统一，而要解决这个问题，航空可以发挥至关重要的作用。邦德努力解释，但就是无法让特里普明白。

邦德和特里普都是非常倔强的人，而严于律己、坚韧不拔正是两人无论在取得任何成功时所牢牢把握的关键，谁也不肯让步。邦德想要回中国，从战争的废墟中抢救他的航空公司；特里普认为行不通，努力不值得，而且，更重要的是，这种努力本身可能损害泛美航空与国务院的重要关系。

午餐来了，食物被吃掉，盘子被撤换，他们继续来来回回地争论。邦德不同意去新西兰，特里普不让邦德回中国。一张接一张，其他餐桌都撤空了，直至他们精疲力竭，谈话戛然而止。在紧张的沉默中，邦德、特里普和摩根乘坐电梯去到泛美航空办公室。奥的斯电梯门打开，特里普走开了，邦德追着他到他的办公室："特里普先生，我很乐意去新西兰，在那里我可以带上妻儿，但我就是做不到。我的工作在中国。我必须回去。"

特里普把办公桌上的文件摆来弄去，显然是被惹恼了。他眼皮不抬地挥挥手。"去吧，去吧。"他说。

只是到了过道上邦德才意识到他并没有弄清楚特里普到底是什么意思。他是真的得到了特里普对他回中国的认可，抑或特里普只不过是想让他离开办公室？邦德在去斯托克利·摩根的办公室的路上把问题想好了："摩根先生，可否请你帮我在下一趟跨'太平洋飞剪'号上订个座位？我已经下定决心，我要回去。"

"我想我不需要告诉你，你正在放弃一个好东西，这可能损害你在公司里的地位。"

"我明白，但我的位置在中国。"

在飞回华盛顿的路上，邦德把整个事情告诉姬兹，解释他拒绝新西兰航线是放弃了航空业最好的工作之一，还可能破坏他在泛美航空的地位，而且在亚洲可能无法进行任何补救。“但这并不仅仅是泛美航空在濒临险境的中航的利益问题，姬兹，这是中国和整个远东。中国在战争中所拥有的资源这么少，一家航空公司可以使之产生巨大的改变。而且，即使我不能做成什么事，我至少知道，当事情很糟糕的时候我没有逃跑。”

姬兹将自己的五指与她丈夫的相扣，把她的头靠在他的肩膀上。邦德亲吻她的头顶，他的嘴唇感受到她柔软的棕色发丝的清凉。他感觉胸中阵阵暖流涌动，对她的支持充满了感激。

---

[1] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），July 17 and August 7，1937；Hallett Abend，“Japanese Planes Bomb the Chinese in New Outbreak，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 26，1937；“Human Toll Heavy，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 30，1937；NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 9，1937；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 9，1937；Chiang Kai-shek，*President Chiang Kai-shek's Selected Speeches and Messages*，1937 1945，p.5；O.Edmund Clubb，*Twentieth-Century China*，pp.213-220；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.287-89；Edwin P.Hoyt，*Japan's War*，pp.142-149；F.F.Liu，*A Military History of Modern China*，pp.197 198；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，pp.445-446；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，1911-1945，pp.207-211；http：//www.china.org.cn/english/features/beijng/31253.htm.

[2] 应为陆军大臣杉山元。——译者注

[3] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.130.

[4] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），July 31，1937；“Outstanding Events of the Sino-Japanese War at Shanghai”，CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 11，1937；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 6 and August 9，1937；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，pp.34-36；笔者访谈陈文宽：2004年9月17日，2005年1月7日和2006年4月19日。

[5] “Two Slayings Investigated，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 12，1937；“32 Tokyo Warships Mass at Shanghai；Guns Fire Nankow，” NYT= *New York Times*（《纽

约时报》），August 12，1937；“Clash at Airdrome Results in Deaths of Two Japanese，Two Chinese，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），August 14，1937；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.129-30.（邦德记得李是上校，但SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》）和NYT=*New York Times*（《纽约时报》）都说他的军阶是少校。）

[6] 指1937年8月9日。——译者注

[7] 不管确切的细节是什么，在1937年8月这样的敏感时刻，两个穿制服的日本军人在中国的军事机场大门口，其出现无疑就是试图闯入。此举不是有意挑衅，便是令人难以置信的愚蠢。

[8] Bixby to Morgan，August 25，1937；Bixby to Mr.Peng Sho-poi［sic］，September 13，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[9] 指毛邦初。——译者注

[10] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[11] 曾在中国工作过的一个美国航空顾问杰克·朱厄特（Jack Jouett），肯定是这样想的，也是这样向邦德讲的，3个月后邦德在给他的妻子写的一封信中提醒道：“你还记得杰克·朱厄特说，由于中国的空军改进了很多，中国会赢得这场战争，而我不同意他的看法？”Bond to Kitsi，“Aboard the S.S. *Changsha*，I think it is November 14，” 1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[12] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 14，1937；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.42.瑞士摄影师卡尔·肯盖尔博克拍摄的难民相片发布于该网页：http：//www.japan-guide.com/a/shanghai/image.html？5，accessed April 24，2006。

[13] Astor House，1959年后改为浦江饭店。——译者注

[14] Anna to Mother，cc Kitsi Bond，August 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[15] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 14，1937；“Chinese Banks in Shanghai Close，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 14，1937.

[16] Bixby to Morgan，August 25，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；

备忘录，“中国航空公司”，1942.8.7，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8；比克斯比访谈，1957；日期不详的比克斯比访谈，“比克斯比在中国：个人故事”；均见PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1。

[17] Anna to Mother，cc Kitsi Bond，August 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 14，1937；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.39；Emily Hahn，*China to Me*，pp.52-60.

[18] 比克斯比访谈，“比克斯比在中国：个人故事”，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1.

[19] Bixby to Morgan，August 25，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Warships Targets”，NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 15，1937；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.43；瑞士摄影师卡尔·肯盖尔博克拍摄的出云号相片张贴在该网页上的影集，“http：//www.japan-guide.com/a/shanghai/image.html”。

[20] Bixby to Colonel W.S. Lum ［sic］，August 15，1937，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bixby to Morgan，August 25，1937；Bond to Kitsi，August 28，1937；Bixby to Mr.Peng Sho-poi ［sic］，September 13，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；备忘录，“中国航空公司”，1942.8.7，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8；http：//cnac.org/pottschmidtletter01.htm，accessed May 2006；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.113.

[21] 1957年比克斯比访谈，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1。

[22] 弗罗伦斯·艾利森日记，1937.8.15，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；“Chinese Surprised”，NYT= *New York Times*（《纽约时报》），1937.8.16；“Shanghai Experiences Horrors of Modern Warfare in Pronounced Degree”，CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），1937.7.21；Walter “Foxie” Kent，“Wings for China”，*The Atlantic*，1937.11；Farmer，*Shanghai Harvest*，pp.44-49；Percy

Finch，*Shanghai and Beyond*，pp.252-257；总机械师奥斯卡·C.威尔克拍摄的相片，SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）；欧内斯特·艾利森拍摄的相片，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；瑞士摄影师卡尔·肯盖尔博克拍摄的相片，张贴在http：//www.japan-guide.com/a/shanghai。

[23] 安娜于1937年8月14日写给最亲爱的妈妈并抄送姬兹的信中手写了给姬兹的附言，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。“比克斯比一家正享受着你的房子，这个夏天我参加了一些很好的宴会和鸡尾酒会。”

[24] 1957.5前在博尔顿兰丁（Bolton Landing）访谈比克斯比写下的笔记，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 29；“笔记10：比克斯比在中国：个人故事”，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1。

[25] Bixby to Morgan，August 25，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；笔者访谈伊丽莎白·“波”·比克斯比，2006.1.24。当子弹穿入打开的窗口时，“波”在房子里。那颗子弹仍为比克斯比家族拥有，作为核心装饰适当地安装在比克斯比家族位于纽约州莱克乔治的家族静居处“上层（Topside）”的一间浴室内。

[26] David W.Dunlap，“Juke Joint in the Sky，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 26，2005；Michael J.Lewis，“Dancing to New Rules，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 26，2005；Charles McGrath，“A Lunch Club for Higher-Ups，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 26，2005；Claudia Roth Pierpont，“The Silver Spire，” *The New Yorker*，November 18，2002.网上查询到许多相片；笔者于1984～2006年间定期与该建筑相遇。

[27] （邦德与特里普和摩根的云端俱乐部对话摘抄自下列来源）：Bixby to Morgan，Letter B-23-37，October 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to John C.Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.130-131；Marylin Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*，pp.209，257，285；Robert Daley，*An American Saga*，pp.283-284；Willam Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.114-115.以及笔者访谈兰霍恩·邦德，2005.1.27和2005.9.14。

9 救兵

在海斯庄园，邦德收拾了一个手提箱。[1]1937年，另一轮痛苦的经济衰退来袭，甚至是在经济于1932年和1933年衰退触底、经历了5年艰难曲折的复苏之后，真是雪上加霜。萧条中的萧条给姬兹的家庭带来了沉重的打击。邦德认为将妻子留在娘家就应该予以支持以减轻给娘家的压力。他做出如下安排：在他在中国重建泛美航空地位期间，每月向姬兹的家庭转账250美元（约合现代3700美元）来负担她的食宿。

邦德与姬兹道别后，坐卧铺飞机飞行了18小时到达旧金山，所乘飞机是道格拉斯公司新造的“DC-3”飞机之一；然后在阿拉梅达岛登上“菲律宾飞剪”号，再次连夜飞行18小时到达檀香山；从夏威夷出发，“菲律宾飞剪”号每天经停一个太平洋中部的离岛；1937年8月26日星期四，邦德乘坐“香港飞剪”号跨越南中国海，“香港飞剪”号是泛美航空为跃入亚洲大陆而采用的四发动机“西科斯基S-42”[2][3][4]。离开马尼拉5小时后，该双立尾水上飞机从6000英尺的巡航高度逐渐下降，沿着香港岛东面的鲤鱼门海峡（Lei Yue Mun Channel）继续飞。威廉·邦德从舷窗透过机翼支杆和舷外辅助浮筒向外眺望，丛林覆盖的群山朦朦胧胧地滚动而过。飞机冲入维多利亚港水域的开阔上空，直至其银色船体降低高度、在绿色的水面上划出白色条纹，停泊在九龙湾（Kowloon Bay）。机长将飞机滑行，停到了建在九龙东北角一英里处的垃圾填埋场上的启德机场的泛美航空浮码头。邦德对此行的神速啧啧称奇：从华盛顿特区到香港，11000英里的飞行距离，只用了8天时间。[5]

欧尼·艾利森在浮码头迎接邦德，两人在8月的热浪中大汗淋漓。[6]艾利森报告，中航的每个人都活着。大部分的美国太太和孩子乘坐一条严重超载的驳船沿黄浦江顺流而下，经历了令人惊惶的险况——弹片和

流弹击破了船体，他们已搭乘“杰斐逊总统”号海轮（SS President Jefferson）到了马尼拉，在那里他们遭遇了30年来最严重的地震。艾利森的怀孕八个月的妻子受到严重惊吓——如同她家在上海的公寓楼被乱飞的炮弹击中时一样惊恐——但根据电报判断，她似乎还好。戴比·比克斯比在距马尼拉以北150英里的吕宋岛上的碧瑶（Baguio）照顾她。大多数员工跟随比克斯比在“皮尔斯总统”号海轮（SS President Pierce）次日就要离开上海的时刻上了船。[7]好消息就是这些；其余的都是不好的。当邦德正在飞行的时候，泛美航空在中国的地位已完全崩溃。龙华机场已被炸毁，战斗结束前别指望使用它；而敌对双方都在调兵遣将加入战斗。中航的飞机和人员四散在中国各地。亢奋的中国防空炮手曾用机枪火力把两架客机打成蜂窝；一名心慌意乱的飞行员驾驶着一架“DC-2”在汉口降落时忘了放下起落架，腹部着陆，飞机受损停飞，直到用新的中段部件进行了更换。林上校把中航当作空军附属机构来经营，本质上美国飞行员就是被拉壮丁似的为中国军队服务。美国国务院已正式警告比克斯比，中航的美国人正在违反美国的中立立场。大多数白人飞行员已经乘一架“DC-2”飞到香港，该飞机是比克斯比下令扣留在香港的，由于中航代理跨太平洋航线票务而欠下了泛美航空6万美元的美国国债，这笔钱相当于一架旧“DC-2”的价格（约合现代90万美元）。最糟糕的是，除了一架“DC-2”在香港外，林上校和中国空军控制了中航其余所有的飞机。该损失是个出乎意料的打击，没有飞机，邦德就没有了有形的杠杆。他向艾利森盘问详情，艾利森告诉邦德他所知道的一切，但他认为中国航空公司已经完了。

星期五，邦德在九龙客运码头的邮轮码头迎接“皮尔斯总统”号海轮。哈罗德·比克斯比也来了，近期的磨难在他脸上刻下了深深的皱纹。他冷冷地对邦德说：“4年的努力毁于10天。[8]这家航空公司已输了个精光，真不知道你为什么还要回来。”

拌完嘴后两人重归于好，两个朋友在香港大酒店的酒吧再聚，比克

斯比大讲战争爆发使中航骑虎难下的故事。就他而言，一丝希望都没有了。

“比克斯，瞧，我已经花了生命中的6年时间在这家公司投资。我可不想连至少试图挽救它的努力都没有就这么把它扔进排水沟。”邦德坚持道。

“我理解你的感受，我在这件事上已经花了4年时间，只是我不知道你怎么去做。美国法律不允许军事飞行，而中国人除了军事飞行任何东西都不想要，我认为起码他们很可能会利用这点作为杠杆来逼我们，把我们的投资榨光。高斯[9]认为我们不可能不被日本人击落一架飞机而平安地运营，迟早要出事。他是国务院的人，他是对的。他们不想让我们经营，我们不可能跨过国务院。”

“特里普告诉过我了。”

“那你打算怎样绕过去？”比克斯比诘问道，“美国、中国和特里普，三个方面都够你受的。”

“你忘了还有日本人。”

比克斯比挥挥他的双手。

“我已经有了些想法，”邦德继续道。“一，我会从泛美航空辞职，到中航领工资。如果日本人击落任何我们的飞机，我就会说，我和中航的任何人都与泛美航空没有任何关系。”

“你凭什么认为特里普会让你试试？”

“因为他有150万美元陷在中航里了，除非来自泛美航空的某人在现在中国最需要的时候帮上一把，否则那钱是一去不复返了。”

“你如何运营一家航空公司？林上校控制了所有的飞机。我们只有一架‘DC-2’在香港，只要我们将这架飞机飞进中国领空，他也想得到它。”

“（军队）经营一家航空公司不是那么容易的事，比克斯，你是知道的，这事儿还没有上日程表。我们的空军在1934年就没有做到[10]，我也不认为林上校或中国空军的任何其他人能够做得到。几架飞机运送数吨军事补给并不会改变任何战斗的结果，但中国政府与外部世界保持沟通、维持控制和持续接触的能力可能会影响整个战争的结局。再过五六周，他们就会得出同样的结论。至多两个月吧，我们所要做的就是等待。”

“上周我曾鼓吹过同样的故事，没有中国官员听，一个也没有，就个人而言，在此关头，我不认为不违反中立法律就可以办得到。”

“正如我所说的，我不会在泛美航空的工资名单上，中航的任何人都不会。这就不会是泛美航空的问题。”

邦德抽丝剥茧地与比克斯比理论了48个小时，慢慢地，痛苦地，小心翼翼地。[11]比克斯比来终于看到了邦德的观点的价值。归根到底，这是一大笔钱。只要邦德可以规避国务院，过去没有失去的东西，就不会再失去。比克斯比最后的担心是邦德本人：“邦迪，如果你失败了，你就要出局。特里普提议你去新西兰，你拒绝了。”[12]

“已经这样了。”邦德懊悔道。

“好吧，值得一试。”比克斯比找了个电话，算了一下纽约那边的时间，“特里普应该在家了，让我们看他怎么说。”

比克斯比拿起听筒。

“等等，”邦德打断了，“在你打电话之前，如果可以安排的话，如果泛美航空能继续保障我的人寿保险，我会很感激。在这里没有人会帮我做这件事。”[13]

比克斯比皱了皱眉头，点点头。接线员将电话接通了，邦德把耳朵凑近。比克斯比概述了邦德的观点，并告诉特里普，尽管他持保留态度，但他认为邦德的观点可能有见地。

特里普沉默着，他不是那种被人催促就会仓促做决定的人，即使国际电话时间成本极高。风险是极为显著的。美国公众不希望国家卷入任何外国的战争。一个“事件”足以玷污泛美航空体系与国务院的关系，而泛美航空的生意取决于其垂青。但如果他不允许邦德的尝试，他不得不吞下损失150万美元（约合现代2270万美元）的苦果，而这笔投资极为令人信服地会发展成更有价值的东西。当然，这里面有很多的危险和大量的不确定性，其中最主要的是威廉·兰霍恩·邦德这个人。他可以相信邦德做的事是正确的吗？如果邦德正式断绝了与泛美航空的联系，只有他的话可以保证这些安排。邦德拿着那么多钱，可以信得过他吗？比克斯比显然对邦德有很高的评价，所有的一切都取决于邦德。电话沉默了很长时间。最终，特里普有条件地同意了。

他想要邦德的书面辞呈，然后他会向邦德发信表示接受。如果发生了任何意外，不管有多轻微，他期望：邦德否认与泛美航空有任何关联，并表示泛美航空在美国政府的执意坚持下，不情愿地彻底脱离了中航。

比克斯比转向邦德：“你听到了吗？”

邦德对着电话话筒清楚地说：“是的，先生，我听到了。我同意，我完全赞同。”

比克斯比继续道：“特里普先生，邦迪提出了一个请求，但我视为一个条件：泛美航空继续他的人寿保险。他有一个妻子和一个小男孩，这将是不可替代的。”

特里普再次同意。

“我还想为邦迪请求一件事，”比克斯比说，“我想强调他本人并没有提出，是我在为他请求。他是泛美航空行政高管股票购买计划的参与者，该计划将于明年夏天到期。我将它变为一个条件，无论我们采取什么延期或者更新举措，无论他的正式地位发生什么变化，邦迪作为全权参与者都要被包括在内。”

特里普第三次同意了，协议达成了。比克斯比主动为邦德考虑深深地打动了邦德，比克斯比在所有其他的事情都如此不确定的时候，却努力巩固邦德家庭的未来。

当天的其余时间，邦德都在思考和规划，试图查明中航的现状和策划其未来的道路。在他看来，中国对可靠、快速并可信赖的航空运输的需求早在预料之中，如同它需要泛美航空的专业技能一样。再过5～8年，中国将准备好自己单干，但目前他们不行，他们仍然需要泛美航空，即使他们不愿意承认。中国的军人和领导者是骄傲的、有能力的人，他们试图与世界一流的军事力量一决高下，而且，他们显然在上海拿出了遇强则强的劲头，把抵抗变成了巨大的战斗。但邦德不可以端着外国人的架子向他们强行灌输意见，他只能向他们展现观点，他们会按自己的意志去决定是否接受。

天黑后，邦德乘天星小轮渡过海港去九龙。[14]航行中，他在轮船上层的甲板天篷下四处眺望，一阵海风冲刷在露天栏杆上，减弱了维多利亚城的闷热和潮湿。灯光在港口中闪烁，沿着海滨一字排开的街道和山顶上璀璨的万家灯火，如果不集中精神，很难看出灯光到哪里结束，

天空从哪里开始。在九龙一侧上岸后，邦德坐黄包车沿海滨走了几个街区到达半岛酒店，半岛酒店是一座豪华的大楼，坐落在口向前开的U形广场上，七层高，是九龙半岛最高的建筑物，耸立在香港港[15]的大陆一侧，隔着马路正对香港—广东—汉口铁路[16]火车站，完美的位置恰好可以利用附近的启德机场正在开始蓬勃发展的航空交通。[17]上海的不幸被证明是香港的福分。

在他房间的隐私空间里，邦德乐观顽强的外表荡然无存。他一屁股坐在书桌边，用旅馆信纸写信给姬兹，概述了困扰他的航空公司的许多惨败之处：

> 这里的事情已落到谷底，绝对零度，比克斯认为这场戏不可能演下去了，并且已经结束……希望渺茫，但目前的形势是如此彻底的绝望，以至于我为自己所做的努力感到很开心。如果条件没有这么坏，我可能会因为害怕犯了某些致命的错误会把所有的一切全部断送掉而没有勇气去尝试……我发了个电报给你，请回复。我只是不得不说我知道有些东西来自于你……如果我希望你并需要你的启示和指导的话，那么现在正是时候了……[18]
>
> 我爱你，我的天使，你的邦迪

邦德在信上签完名，躺在床上，四肢摊开，精疲力竭。没有人像他那样关心这家公司——或者，至少没有别的美国人。欧尼·艾利森是航空游戏的老手，一个真正的先驱，一个好男人，一个沉稳坚毅的飞行员，但他早在加入中国航空公司之前就因飞行而崭露头角；哈罗德·比克斯比已经在泛美航空取得成功，中国的航空公司对他来说并不是那么重要；而中航是邦德在航空业的成就的全部。[19][20]邦德在泛美航空没有特殊地位，他不过是随着中航名列泛美航空体制而已，他觉得自己从来没有成功进入过泛美航空高层小集团的顶级梯队，他压根儿没有那个血统。

一股强烈的忠诚感在邦德胸中回荡：对泛美航空、对中航及其员工、对中国和美国，高居榜首的是对他的姬兹和年幼的儿子的忠诚。他

内心无法平衡这些彼此竞争的利益，怎么也睡不着。他担心飞行员的去留，白人飞行员中，只有哈尔·斯威特和哈里·史密斯[21]无视国务院的指引，明确选择随中航留下。[22]比克斯比上午将去马尼拉，他将会以那里为基地并试图把别人安排到泛美航空体制的其他地方——大多数飞行员希望搭上这班车。没有飞行员，邦德就不能运营，即使他和中国人一起成功了，但如果他没能保证美国人的地位，就无法鼓励他们留下来。他已经因为拒绝新西兰航线而失去了迈进一大步的机会，如果他不能恢复泛美航空在中航的作用，他就会失去工作。他希望自己做出的决定是正确的。他的胃隐隐作痛；他忘了吃饭。

早上，邦德带比克斯比去码头，比克斯比想跟林上校较劲："中航卖出了跨太平洋机票，这是他们欠我们的钱，照现在的情况，我们永远得不到它。[23]在香港的这架"DC-2"和中航欠款几乎完全资债相抵，除非他给钱，否则我希望你别让他拿到这架飞机。"

"我不能那样做，比克斯！它是中航的财产，中航拥有这架飞机。"

如果林上校千方百计要这架飞机，比克斯比希望邦德请香港法院"留置"这架飞机以支付债务，这是该殖民地处理留置权的方法。

"别让我这么做，"邦德恳求道，"你会破坏了我的机会。"

"邦迪，我不想让那个婊子养的拿到那架飞机。"

比克斯比撂下那句刺耳的话后坐船走了。形影不离的机长双雄吴士和夏普在半岛酒店的大堂拦住了邦德，两人都不想离开东方。[24]邦德不肯做出承诺或预测，但是，如果他们真的想留下来，邦德建议他们先度假，观察事态如何发展。吴士和夏普决定去荷属东印度群岛（今印度尼西亚）旅行。邦德要去汉口与林上校会面，他在去启德机场赶欧亚航空公司飞往汉口的航班之前买了3样东西：挂肩枪套、子弹和一支0.22

口径的柯尔特（Colt）自动手枪。[25]总共花了26美元（约合现代390美元）。

1937年8月的最后一天，欧亚航空的三发动机“容克（Junkers）Ju 52”运输机降落在汉口尘土飞扬的机场上。[26]威廉·邦德从飞机上走下来，整理了一下他的外套，试图习惯他的柯尔特式挂肩手枪套，并看了看周围的原始设施。[27]机场看起来和他最后一次来所看到的一样，在一侧有一个4000英尺长的备用机场，边上有几栋破烂的建筑，没有指定的跑道，一座机场塔台，也就是交通控制塔。朝着长江望去，只见冷冰冰的银行大楼和特派团总部的教堂尖顶从汉口一片红砖墙、瓦房顶的低矮房子中耸起，与中国城市常见的一片暗灰色形成明显的对比。在其他方向上，干苦力活的农民戴着抵挡8月灼热阳光的宽沿竹帽在小块稻田中劳作。邦德直奔中航保留在汉口江滩[28]上的阿斯托利亚大厦（Astoria Building）的办公室与林上校会面。[29]他在回国休假之前只见过上校一面，自此以后所知道的情况都令人不安。林上校的根子在华南地区广东省较不富裕的邻居广西省，这两个省经常游离于南京政府之外独立行动。广西省自己办飞行学校，由林上校指挥，根据邦德在香港收集到的信息，林管理学校时表现得高傲自大、脾气暴躁。据说，他曾囚禁了一位英国教练并处决了其手下的两名中国员工。

公司的接待员带他坐下，邦德坐好后，准备好了林为了给他“脸色”看而让他干等。[30]使他惊讶的是，林立即召他入内。邦德站起来，有几分尴尬，他从来没有携带过隐藏的武器，但他很高兴有它防身。

身穿整洁制服的林上校精干坚韧，在中国人里边是高个子，比邦德高出一两英寸。他礼貌周详地接待邦德，两人相互询问对方的家庭和健康，并闲聊天气。接待员送来了茶，林上校问邦德对中航的现状怎么看。

“我刚刚抵达，所以我认为你比我更适合回答这个问题。”[31]邦德停

顿了一下，上校没有反应。邦德极其小心地选择着措辞，继续慢慢地说："然而，在我看来，该公司的前景是……不确定的。在过去的6年中，我们创建了一个组织，看起来是未来外国在中国投资的理想类型。可现在，就30天的光景，一切都变了样。再也没有信任、奉献，或者商誉和珍贵的友谊。"

"你觉得谁应该对此负责，邦德先生？"

"没有谁。"邦德去掉自己声音中的挑战意味，"要责怪的话，也是由合作双方同等分担。双方都应该知道，如果战争开始，美国政府肯定会逼泛美航空撤离。本可提前安排好一个可行的解决办法，而不是在战斗开始之后。但情况确实如此，许多不明智的事情发生了，诸如强迫美国飞行员运送军火。但，这些都过去了，不再重要。"

"你有什么想法？"

"我心里只有中航。我希望看到它恢复为一个有组织的、能独立生存的民运企业，按常规的时间表运营，到最需要的地方提供服务。中国比以往更需要泛美航空，不仅因为其运营的能力和有组织的技能，也为其在美国政府中的人脉的质量。是的，我想参与到其中。"

"好，我想要你做的第一件事就是把在香港的'DC-2'还给我们。"

邦德放下茶杯。"我说过我对你总是说真话，将来也如此。比克斯比先生想要把这架飞机留置下来，直至中航支付完欠泛美航空的跨太平洋机票钱的债务。"

林上校猛然坐直，紧紧握住椅子的扶手："比克斯比先生不是个绅士！"

"我不这么认为。"邦德说。然后是死一般的寂静。

林上校跳了起来。“你说什么？”他喊道。

邦德牢牢地坐在他的椅子上，非常谨慎地解开他的外套纽扣。“我说我不这么认为……上校，请你坐下。”邦德用一种要求对方服从、具有良好教养的弗吉尼亚人的语气，极端礼貌地、郑重平静地说。与此同时，他把右手准备好，随时可以伸向腋下。“吵够了，我已经决定这么干了，不打算回去了。比克斯比先生是国际上有名的绅士，不需要由我辩护。”

林上校脖子上青筋扭曲暴跳，邦德很刻意地看着他脸颊之外的墙壁，不想用凝视惹恼他，但也不让自己的注意力偏移。

林上校坐了下来。

“上校，你总是这么快就会生气吗？你还没等我把话说完就跳起来。我刚才要说的是，我当时告诉比克斯比先生，‘留置’‘DC-2’将是一个严重的错误。我会去香港尽力把飞机要出来。如果我成功了，我会告诉比克斯比先生我没有执行他的指示，我将承担后果。”

对邦德的意图满腹狐疑的林上校指派业务组主任黄宝贤与邦德共同前往，以确保邦德以一贯的活力落实完成这个目标。

邦德本来打算到南京重建与交通部官员的交情，但因患肠道功能紊乱而只能留在汉口，住院整整一个星期。[32]在中国保持健康并不容易：霍乱、伤寒、天花、脊髓灰质炎、白喉、流行性腮腺炎、麻疹、痢疾等流行病在这个贫困的庞大国家中均有大量的发生，在战争浩劫之下更加肆虐。邦德的病到9月8日总算好了，邦德改为与黄宝贤和黄官悦（两人没有亲戚关系）飞往香港，黄官悦是公司的一名美籍华人明星飞行员，需要他将“DC-2”从香港飞回中国。[33]

银色的“道格拉斯DC-2”继续困扰着比克斯比，中国可能采取恶意赖

账的不当行为，“DC-2”代表了他手中唯一可以用以应对的有形资产。比克斯比想将“DC-2”飞去马尼拉，但在那里他会“处于法律上九成概率会判中航拥有该飞机的地位”。[34]比克斯比盘算着如何“与汉口清账，在香港走失”，并最终在马尼拉出现。但方向和情形大不相同，而且如此公然的“盗马”会在南京、华盛顿和香港引起并发症，泛美航空赔不起。比克斯比咨询过律师，却只被告知没有法律手段可以将飞机从香港神不知鬼不觉地带走。情况越来越糟糕，比克斯比甚至考虑仿造一封他与林上校之间的信，信中称林上校接受泛美航空的提议，同意向中航支付60000美元以换取这架飞机。

对于威廉·邦德，香港的“DC-2”呈现了非常复杂的情况。[35]比克斯比将飞机归为泛美航空所有，但它属于中航，是用在中国赚的钱买的。邦德非常肯定，如果比克斯比以这种手段获得该飞机，将永久破坏泛美航空和中国人的关系。

在他们抵达香港后第二天，黄官悦机长找到邦德，缓解了当务之急。“邦德先生，我出生在芝加哥，是美国公民，但林上校对待我就像对待一个中国人。如果我不按他所说的话去做，他会打死我，我可不想挨枪子儿。如此一来，他可以将自己塑造成某种抗日英雄的形象。”[36]

黄官悦乘下一班船回了美国，而“DC-2”不能没有飞行员。[37]比克斯比从菲律宾回来了，继续拒绝放走飞机。林上校从汉口写信给邦德：“得知比克斯比先生采取这样的行动深感震惊，我恐怕，如果这架飞机不被立即释放，便没有回旋余地，唯有通过香港法庭请求归还该财产（原文如此）。”[38]

比克斯比让步了——或者至少表面如此。为了保留泛美航空和交通部之间一丝尚存的商誉，他同意让邦德遣返扣下的飞机。然而，9月23日下午2：15，得克萨斯石油公司［德士古公司（Texaco）］向中航香港办公室拿出一张60253.04墨西哥鹰洋的账单，并要求中航在45分钟内

支付，否则将面临法律诉讼。德士古于下午3：00整向香港法院提出诉讼，请求“留置”“DC-2”以对冲中航拒绝支付的债务。香港法院受理了德士古公司的请求。

邦德和黄宝贤去找德士古公司的总经理，“毕恭毕敬地”求他放了飞机，中航支付账单历来准时。[39]

“我们不想要你的飞机。支付你的账单，你就可以把它拿走。”

林上校暴跳如雷。根据德士古公司自己的声明，账单没有过期，中航在“留置”到期之前一天支付了德士古一半的欠款。林上校请了个律师。

德士古曾与中航签订为二号航线和三号航线提供燃油的合同，但这两条航线都被战争吞噬了。没有航线，德士古本与中航没有什么未完成的关系，即使中航违约，也没什么会损失的。然而，德士古还与泛美航空在世界各地有大量的生意，从比克斯比的角度来看，德士古的行动好像是太方便了。[40]

在公共场合，邦德大张旗鼓地解救飞机。私下里，他可未必一直这么努力。他悄悄地请教了一位熟悉海事法律的英国律师，该律师阐明了德士古公司的在法律地位上的各种漏洞。林上校的律师采用的是一种不同的路数，而邦德选择不与其分享他的律师的智慧。9月27日，香港法院听证并支持留置。

林上校致信邦德感谢他的艰苦努力以及通过支付德士古的账单解决了问题。比克斯比并不高兴，不过，10月5日黄宝贤和威廉·邦德乘坐被解押的飞机飞往汉口。对于黄宝贤，这是一个特殊的胜利，这一幕看起来像他已经与美国交手并取胜。

这正是威廉·邦德试图积极营造的印象，他开始考虑可能要撬动杠

杆，让黄宝贤撑竿跃上总经理的位置，接替林上校。[41]这个案子还有另外一个重要的意外效果，邦德认为香港在中航的未来发展中会发挥至关重要的作用，它严格遵守英国法院的诉讼程序，这巩固了中航从该殖民地出发的经营权，在上海沦陷后，香港成为“自由中国”与外部世界接触最重要的一个点。[42]

该“DC-2”的解押在纽约可没有这么顺利，斯托克利·摩根在给比克斯比的一封信中一针见血地指出：“（特里普总裁）很沮丧，当他意识到在解决了德士古的官司后这架“DC-2”已经飞离香港，而我们却得不到分文。不幸的是，我已经向他保证，我们会一直扣住这架飞机直至我们按他们的承诺拿到10万墨西哥鹰洋以结平账目。”[43]比克斯比对纽约方面进行了损害控制。

在如此拜占庭式[44]的复杂环境中航行，邦德挣扎着满足泛美航空、林上校、航空委员会以及交通部的欲望，这些欲望与他所认为对中航、泛美航空和中国最好的设想相去甚远。在他的短期关注点中最突出的是泛美航空方和中方之间的唇枪舌剑，合作双方各自对航空公司的期望均在战争的现实中破灭，他们相互指责：泛美航空认为自己被劫掠；中方感到己方被遗弃。[45]

---

[1] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3.

[2] William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.115.

[3] “China Aviation Personnel Safe，” *The Manila Bulletin*，August 26，1937.

[4] http：//www.sikorskyarchives.com/s42.html，accessed October 9，2006.

[5] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.132.

[6] Bond to Kitsi，Saturday，August 28，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大

学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.133-134；Leary，*The Dragon's Wings*，pp.114-116.邦德在*Wings* 书中和1969年他写给一封威廉·利里的信中描述了他和艾利森之间的主要冲突，但在他于1937年8月28日写给妻子的一封长信中没有提到这样的说法，该信详细叙述了他到香港后的中航情况和一切事情。欧内斯特·艾利森发誓说没有发生过这样的争吵（南希·艾利森·莱特与笔者的许多对话，以及艾利森于1970年写给威廉·利里的信）。如果这事真的发生了，邦德没有向妻子提及此事似乎很奇怪——姬兹和弗罗伦斯·艾利森是密友。而且，邦德在1937年或1938年的任何其他通讯中也没有提及或暗示他和艾利森之间严重失和。如在邦德的通讯记录、欧尼和弗罗伦斯·艾利森之间的信件和弗罗伦斯·艾利森的日记所记载的，他们经常探望对方，表面上看来保持着持续的友谊。1937～1938年，邦德和艾利森在重庆经常共享一个房间；且邦德多次为艾利森在其泛美上司面前“长脸”，游说让艾利森执飞“大型设备”做越洋飞行；1940年，邦德聘用艾利森检查和督察进出美国的飞机的检修和运输；1948年，邦德重新聘用艾利森出任中航机航组主任，所有这些都印证了艾利森没有发生过重大失和的论点。我倾向于依照当时通讯来处理该“冲突”——就当它从来没有发生过。

[7] 南希·艾利森·莱特访谈弗兰克·哈夫利克，1991.4.17，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bixby to Morgan，August 25，1937；Havelick to Andre Priester，December 9，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[8] （邦德与比克斯比的谈话，摘抄）：Bond to Kitsi，Saturday，August 28，1937；Bixby to Mr.Peng Sho-pei，September 13，1937；Bond to Kitsi，November 22，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.139-140。

[9] Clarence Gauss，克拉伦斯·高斯，时任美国驻上海总领事。

[10] 在美国，1934年，当一项调查披露了委托航邮合同中的腐败，罗斯福总统下令改由陆军航空队空运邮件。陆军航空兵负责邮运78天，发生事故57起，飞行员死亡12名，损毁的信件数以千计。最终邮政局邀请民营企业重新接手该工作。

[11] Bond to John C.Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23.

[12] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.139.

[13] （比克斯比及邦德与特里普的电话交谈，摘抄）：Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.139-140；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，

特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23；Bond to Kitsi，November 23，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），总结了他们的谈话并说特里普“没做任何讨论”便同意了比克斯比的条件。”确认了特里普同意继续邦德的人寿保险并允许他参加“任何新的泛美航空公司行政高管关联股票购买计划”：摩根写给助理审计员，纽约，1937.12.31，抄送总裁（特里普）和邦德，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。邦德和比克斯比可能前往马尼拉拜会特里普——我无法确定1937年时是否有可能从香港打电话到美国。

[14] Phillip Snow，*The Fall of Hong Kong*，pp.1，4；许多当时的香港的相片；笔者香港之行，2005。

[15] 指维多利亚港。——译者注

[16] 指广九铁路和粤汉铁路。——译者注

[17] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 4，1937.

[18] Bond to Kitsi，August 28，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[19] Bond to Florence Allison，July 18，1976，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.133-34.

[20] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.140；笔者访谈兰霍恩·邦德，2004.12.2和2005.1.27。

[21] 几年前，同一个哈里·史密斯来到中国任机航组主任后不久就被邦德解雇。后来史密斯回到中航，整个1930年代中期为中航飞行。

[22] Morgan to Bixby，Personal & Confidential，October 15，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.135；“R.W.‘Potty’ Pottschmidt in Conversation with R.Farrar，” *C.N.A.C. Cannonball*，January 3，1979.

[23] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.140-41.

[24] Bixby to Morgan，October 13，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.135.

[25] 邦德在*Wings for an Embattled China*，p.163中说他买了一支史密斯威森（Smith & Wesson）手枪，但邦德于1937年10月15日写给姬兹的信，WLB=William Langhorne Bond

Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），在一份明细的费用清单中报告他花了26美元买了一支柯尔特自动手枪和子弹。除非他买了2支手枪，而我认为最有可能的是他带着一支柯尔特手枪。

[26] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[27] Bond’s pistol：Bond to Kitsi，October 15，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[28] 欧美人称法国外滩。——译者注

[29] 信笺上写着：“中国航空公司，阿斯托利亚大厦，法国外滩，汉口”：Lam Whi-shing to Bond，September 16，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[30] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[31] Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.141-144，163.

[32] Bond to Vice Minister Peng Sho-pei，September 7，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[33] 弗罗伦斯·艾利森日记，1937.9.13，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。

[34] Bixby to Morgan，August 25，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[35] Bond to Kitsi，September 25，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.144-145.

[36] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.146；弗罗伦斯·艾利森日记，1937.9.13，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；笔者与黄官悦的女儿黄李唐娜（Dona Lee Wong）博士的谈话及往来邮件，2006.1.25-30；笔者与黄官悦的姐妹弗丽达·陈的谈话；笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[37] Colonel Lam to Bond，September 16，1937；Bond to Kitsi，September 25，1937；Colonel Lam to Bond，September 26，1937；Colonel Lam to Bond，September 28，1937；Bond

to Colonel W.S. Lam，September 29，1937；Bixby to Morgan，Letter No. B-23-37，October 11，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Attachment Relieved，” SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 4，1937；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.145-147；笔者访谈陈文宽，2006.4.19。将“DC-2”留置香港是比克斯比的诡计，陈文宽描述它“当然可以”（离开）。

[38] Colonel Lam to Bond，September 16，1937.

[39] Bond to Kitsi，September 25，1937.

[40] “Attachment Relieved，” SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 4，1937.

[41] Bixby to Morgan，Letter No. B-23-37，October 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[42] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.147.

[43] Morgan to Bixby，October 16，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[44] 喻体制、程序错综复杂，阴谋诡计很多的。——译者注

[45] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

10 11月的上海

10月的大部分时间，邦德都在汉口、香港和马尼拉之间游走，向姬兹悲叹他把时间都花在了路上。[1]更糟的是，他将自己家庭的未来作为赌注押在自己在中航为美国人恢复地位的能力上，而且在回来后的近8个星期没有明显进展。邦德的希望继续消退，但邦德使出浑身解数向国民政府方方面面能听得进去的人做最后的呼吁。

这一点是可以理解的，中央政府有其他的要务。日本飞机经常轰炸南京等城市和军事设施，而上海的对抗已经逐步升级为大型的战斗。[2]中国8月的抗战没能把日本赶入黄浦江。双方增兵，到10月，超过50万人投入战斗，战线从苏州河北岸开始，经闸北、杨树浦和江湾镇向吴淞、宝山，然后向西经罗店镇和浏河镇，一路绵延伸展至上海西北，长达二十余英里。市区内，近距离巷战残酷无情；城外，从成排的壕沟和泥泞的沼泽地中涌出的血雨腥风般的战斗。成千上万的人在长江上的凡尔登战役[3]中丧生。

10月25日，随着战斗进行得如火如荼，日方传出即将开始他们早有预谋的“大进攻”。邦德和比克斯比登上欧亚航空的一架三发动机“容克Ju 52”，飞离香港的近地阴霾。

交通部将经营汉口—香港航线优先授予了欧亚航空，该公司正在享受其生意的全盛时期。虽然“容克Ju 52”只能携载七名乘客，汉口的外国侨团因“其他需要”而用空运订单将飞机填充到其运载能力上限，订购的货物主要有香烟、咖啡、奶油和威士忌。该飞机还携带了175磅的“抗生素”交付给美国大使纳尔逊·T.约翰逊（Nelson T. Johnson）。[4]欧亚航空运送药物，如同泛美航空在此前一周运载它跨太平洋一样是免费的，考

虑到过去四个月飞机在中国土地上播撒的巨大破坏，无私地利用航空使威廉·邦德感到非常高兴。

邦德和比克斯比担心正在华南猖獗流行的霍乱，将餐盒中的冷沙拉拨到一边，就着保温瓶中的热咖啡狼吞虎咽地吃下炸鸡三明治和蛋糕。[5]蔚蓝的天空一直延伸到地平线。比克斯比靠在椅子上，享受着香烟，打着盹儿。邦德盯着窗外，看着山岭在飞机下方集队行进，山脉无序地挤在一起，最高的山峰耸立，离机翼仅不足1000英尺。邦德看不到他的航空公司的前路，不对，已经不是他的了。[6]林上校和中国空军仍辖制着中航作威作福，大多数的飞行是“嘿，你（hey，you）”式的支持军事的不定期任务。不定期的航班产生不了多少营业额，而中航唯一的正常飞行是在原一号航线的上方，在这个位置，陈文宽、谭欢在、哈尔·斯威特以及其他几个人穿梭于重庆、成都和汉口之间，偶尔最远去到南京。邦德认为，考虑到该航空公司的资源被挥霍的比例如此之高，无论他是否能够重新控制公司，很快就会变得没有意义。他已经有八个星期没有见到妻儿了，但是，除非他能恢复泛美航空的地位并帮助中航渡过难关安全着陆，否则接他们来东方没有任何意义。

傍晚时分他们到达汉口。[7]虽然最近连续遭受空袭，汉口看起来依旧平和、有序、宁静，空气中弥漫着初秋的气息，汉口江滩上成排的树木染上了秋色。邦德和比克斯比前去拜见外交部的孔祥熙博士。国民党政府中的头衔和职位时时转换，但好像都是在同一帮人中轮流而已。孔祥熙是这个小集团的核心人物之一，目前担任管理外事的部长和行政院院长，外国人认为这些职位相当于中国的外交部部长和总理。孔祥熙比较胖，看起来很和气，由北方的山西省发迹，大概是孔子的第75代孙，他的家族通过经营中国典当行积聚了大量的财富，让他在美国教会学校、俄亥俄州奥伯林学院（Oberlin College）和耶鲁大学（Yale University）接受教育。1914年，孔博士与蒋介石的夫人宋美龄的姐姐——其貌不扬的宋蔼龄联姻，从而将中国两个最富有的家族结合起来。

孔夫人被誉为是该庞大家族的国际多元化投资组合的主谋。金融专家认为宋氏家族有可能是世界上最富有的家族之一，很难想象还有比它更强大的。

孔博士以保持距离的礼貌接待这两个美国人，透过金丝眼镜凝视着他们。当他们走完了过场，说完了客套话，比克斯比将话题转向生意，希望说服孔祥熙将中国空军从中航赶走并允许泛美航空恢复商业飞行服务，完全脱离军事飞行。孔祥熙没有让步，会议诚挚地进行，直至孔祥熙对比克斯比关于美国飞行员被迫做军事飞行的故事漠然置之。

比克斯比怒不可遏。一名中国军官曾举着手枪对准夏普的头！这是事实。正当比克斯比要回应的时候，邦德的一只手在自己的大腿上方一英寸的地方摆了一下并轻轻地摇了摇头，示意他冷静下来。此刻他真正想做的是踢他朋友的小腿。孔博士是中国总理，如果比克斯比直接顶撞他的话，泛美航空在中国的利益会死得很难看。幸运的是，比克斯比收到了信息，转而采用更为圆滑的外交策略。

“中国没有发动这场战争”，孔说，“但中国不得不打。中航是一家中国的航空公司，我们没有什么需要谈判的，这里不讨论。”[8]

“您这么看，我们感到很遗憾，博士”，比克斯比说，意识到他们被拒绝了。“我们希望您会改变主意。您改变主意时，我们会准备好的。”

在外面阴冷潮湿的秋夜中等候着黄包车的时候，比克斯比的沮丧蔓延到了极点，觉得他们一事无成。

邦德不同意。“我们要说的都说了，并没有失去任何东西。”

“我们也没什么可失去的了，不是吗？”比克斯比哼了一声。“那下一步上哪儿，除了上床睡觉以外？”

“南京。”

10月28日，一艘英国内河轮船载着两位中航高管沿长江而下，次日到达南京，停泊在江边贸易区的抛了锚的旧废船之间。[9]云幕滚滚而降，接近江面高度；偶尔下着细雨，无人特别在意。天气好的时候，有时日本轰炸机会一天轰炸三四次，轮番接力的恐怖行为旨在摧毁中国的抵抗意志。中国空军聘请了一位名叫克莱尔·李·陈纳德（Claire Lee Chennault，通称陈纳德）的退休美国空军少校作顾问，并从物质上得到了苏联的几个飞行中队的援助，英勇地迎战凶猛的来敌，但没能击退这些进攻。数千平民死亡，证明中国用和平默许填上日本的欲壑的日子结束了。

南京的市中心建在离江边约5英里的内陆，邦德和比克斯比穿过规模庞大的明城墙上的挹江门，沿着一条130英尺宽的柏油大道前行，柏油大道在城市的古老小巷、泥地和鹅卵石街道中强行通过。[10]两个美国人在南京待了5天，其中大部分时间都花在交通部大楼里起草有关美国人可以在何种境况下回航空公司的提议草案，草案不断细化，一改再改。[11]国民党交通部部长张嘉璈博士不能——或者不想——与他们会面，但他们还是得到了一位副部长级的听众——交通部常务次长彭学沛。彭学沛日后取代黄江泉成了中航的董事长。[12]他以冷若冰霜的礼貌接待了两位泛美航空的使者，其态度与孔博士遥相呼应：没什么好谈判，没什么好商量，回来履行你们的合同。在他合乎礼仪的外表之下绷紧了愤怒。

过后，比克斯比怒气冲冲地看着邦德说：“感觉老彭对美国人的责怪比对日本人还厉害，真荒唐，我们就好像用拳头对着空气瞎打。”[13]

“我还有个主意”，邦德提议道，“我希望见宋子文。”

“宋子文！看在上帝的分上，邦迪，他在上海！我们怎么去？”

“有几辆车绕太湖，渡过闵行渡口，可以到达城市的南面。”在美国大使馆一个女孩的帮助下，邦德在一辆当晚就要去的车上安排了座位。如果一切顺利，它将在刚刚日出时到达上海。“一旦进入租界我们就安全了”，邦德说。

“安全！这可是自佛兰德斯以来最大的对抗。此外，如果宋博士不见你呢？而且即使他愿意，也可能有困难。”

实际上邦德并不指望见到宋子文，但他确信可以见到邓勉仁，邓勉仁是他结识最久且关系最密的中国朋友，目前仍是宋子文最亲近的顾问之一。邦德偶尔会在做生意时捎带经营人际关系，1933年，邦德说服唐帮他接近宋子文以解决启动二号航线所需资金时就是这样。“我只是想确定我们已经想过了所有的办法，比克斯。在我什么都尝试过之前，我是不会放弃的。”

宋子文是国民党的财政部部长，忠诚的国民党员，坚定的抗日派，并且可能是除了他的姐夫蒋介石外中国最有影响力的人。他在发展中国空军方面做了许多工作，而且一直是中航项目低调的支持者，但美国人知道他对泛美航空在战争一开始就溜之大吉的事大为光火。[14][15]

“那你自己去吧。邓勉仁是你的朋友，你对付他比我要好。我去只会减缓你的速度。”

邦德私下感到解脱。单独前往，此行将更加精简有效。

1937年11月3日是个雾蒙蒙的雨夜，在天色变黑之前1个小时，邦德被塞进车后座，与两个中国商人和另一个外国人坐着一辆破旧的福特T型车出了南京。[16]在黑暗中，两个魁梧的中国司机轮番履行着驾驶的职责，沿着泥泞的车辙，怀着因惊恐油然而生的紧迫感，朝着上海疾驰。路面湿滑，汽车异常颠簸，他们在路上蹭到了一棵树，两度陷入泥

坑。在灰色而暗淡无光的黎明悄悄降临世界的时刻，他们到达了黄浦江的闵行渡口，离国际公共租界南边约10英里。十来辆车在前头排队等候登船，邦德的司机将福特T型车挪动到长龙的后边排好队等待，邦德下车步行到渡口坡道。轻雾笼罩着平坦的地形，在焦糖色的江对岸，传来阵阵沉闷而不规则的声音，邦德凭着他第一次世界大战在法国的作战经验，听出来这是粗暴的炮声。他嗅了嗅潮湿的空气，对这雾心中有了数。雾可能逗留徘徊，也可能同样轻易地消散。渡船从北岸过来了，卸下两个卡车底盘，然后空着船回去了。

邦德踩灭香烟，请他的中国同伴打听为什么渡轮没有搬运他们这一侧的车辆。他们了解到，30辆卡车堵在了对岸的坡道上，没有留出空间给其他的车卸货，因此，渡轮打算把这30辆卡车全部从北岸运过来之后才运南岸的车辆过江。渡轮来回一趟要35分钟，也就是说：他们要在南岸边等待8个小时！在晴朗的天空下，甚至云底高度只要升至500英尺，一群挤满在坡道上的卡车就会吸引日本飞机过来，如同粪坑招苍蝇一样。邦德环顾四周，没有任何防护，没有坚实的建筑，没有灌溉沟渠，没有洞穴，没有护堤，什么都没有，只有平坦的开阔地。邦德拉上他的同伴悄悄说："听着，如果这雾消散了，日本飞机就会把这个地方炸得粉碎，这里是死亡陷阱。别管车子了，我们先过江，沿着路走1英里，再等待车子赶上来。"[17]

所有四个旅客一头扎进雾里，登上下一班渡船。他们被告知，在对岸的装载坡道上挤满了卡车和争先恐后的士兵。邦德不由得大声诅咒——任何军事运输手册的第一页的第一条原则是：保持道路畅通无阻。

一辆大型卡车上堆着高高的板条箱，并由6名装备齐全的一小队士兵护送，他们摆好了位置准备搬运上船，但卡车因超重而上不去渡轮的坡道，邦德和他的朋友们帮着士兵们一起把卡车给推了上去。看到一个"洋人"气喘吁吁地像个苦力，在车堆中间懒洋洋地休息的中国士兵高

兴地嘲骂着。

邦德的一个中国同伴向他们帮助过的这些士兵解释了他们面临的问题。一个列兵提议他们四人跟随他的小队回到南岸，在那里他和他的同志们会把四人装上T型车。邦德觉得，除了靠上海一侧的交通拥堵外，列兵的主意听起来很靠谱。他们如何突围？

“坐在渡轮上别下船，直到这些家伙开道清理路面。他们还能怎么办？除非让你们下去，否则他们就上不来。”

回到南岸，半打全副武装的人果然被证明有说服力，渡轮办公室的官员让邦德的出租车上了船。在上海一侧，这队士兵引起了岸上的人的巨大骚动，但在喧闹的抱怨过后，他们得出了明显的结论，清理了拥堵，正如精明的列兵的先见之明。当邦德他们的汽车离开的时候，邦德伸长脖子回头一看，惊呆了，那些卡车重新挤满了渡轮坡道并重新封锁了道路。“永不祝你好运”的俏皮话从这位前美国远征军的嘴唇中跃然而出。“我希望你们这些混蛋都死光光”，他咕哝着。[18]

邦德的3个仆人和园丁已经2个月没有拿到薪水了，但上午8点，在他位于法租界的家里的餐桌上，早点按他的标准完美而精确地准备好了，惯常地等待着他。[19]草坪的草剪了，花园的杂草被精心地清除了，房子完美无瑕，邦德得到了他所期待的印象。也许大使馆的女孩事先通风报信了？他不知道。邦德已在远东生活了6年，但中国就像个洋葱，总是剥了一层还有一层。他摇了摇头，惊叹小道消息的“迅速传播”。

国际公共租界北面的大炮的轰鸣声为邦德的早餐奏起了小夜曲，住在上海的人的日常生活已经被战斗的不和谐杂音打断了80多天。整个上午邦德休息，午饭后去见邓勉仁。

邦德的出现让他的老朋友大吃一惊，他建议邦德立即离开上海——考虑到邓勉仁接触得到中央军调度的真实信息，这是要当真的建议。

邦德要求与宋博士见面讨论，如果林上校和中国空军撤出中航，泛美航空就可以回来。

“瞧，邦迪，我们是老朋友，我敢肯定你是真诚的，但宋博士不满意你们的撤退。”

“我们也不满意。我们只想经营一家商业航空公司，不想参与军事飞行。”

经过思考，邓勉仁拒绝去打搅宋。“别忘了他是谁，而且中国在打仗，你不知道他所承受的压力有多大。在备忘录中写下你的问题，我会向他提出来，但要到我认为他不会生气的时候，这可能要一个月，我不能做任何保证。”

邦德不认为中航可以再支撑一个月，他在位于广东路51号的大来大楼（Robert Dollar Building）的中航总部办公室花了两天时间按要求起草备忘录。大来大楼位于内陆，与外滩相隔一个街区，在香港上海汇丰银行大楼的转角上。用钢筋混凝土建造的大来大楼没有能力与其著名的邻居竞争。就像国际公共租界的建筑那样，它看起来好像是根植于上海的泥土中已经有好几个世纪，但事实上它只有13岁；除了大来轮船公司（Dollar Steamship Line）和中国航空公司的办公室，承租人名单还包括美国商会和美国海军亚洲采购办公室，在如此坚固的墙壁内不可能发生真正令人惊讶的事情，这是中航极其希望传递的信息。随机发生的炮声夹杂着无烟火药的刺鼻气味和烟气从邦德的办公室窗口飘进来，而正当邦德独自一人埋头苦干的时候，日本的三个师的进攻部队在距上海西南面50英里的杭州湾北岸集结，双方驰援新战场。[20]如果中国封锁了滩头阵地，将日本登陆部队与上海的日本部队分割开来，日军是脆弱的，

会被打得七零八落；但如果日本成功突围，他们就会在中国军队的后方侧翼形成松散的军团，对中国军队造成灭顶之灾。

日本人的登陆会切断邦德来上海的陆路，而他希望使用这条路逃离。[21]因此中航董事会定于3天后在南京开会，但随着日军登陆的消息传开，邦德意识到他永远做不到了。11月6日黄昏，他关上办公室，前往花旗总会参加美国总领事克拉伦斯·高斯为海军陆战队第四师司令而举行的招待会，该师是美国对负责维护国际公共租界安全的多国部队的贡献。花旗总会就在大来大楼出来的马路拐角处，邦德富余了半个钟头，于是他转悠到外滩，向北转，借着暮光摸索着通过挤满在水边的大堆难民。在外滩北端的公园，带刺的铁丝网和用沙袋做的海军炮兵掩体防护着外白渡桥桥脚。几个月前，这里曾是一个很受欢迎的平民聚会点。邦德徘徊着，在夜幕降临之际随意地查看这些防御工事。突然，一团雷鸣般作响的火焰从停泊在黄浦江边的日本巡洋舰的大炮中喷出，热气扑面而来，火光照亮了被损毁的虹口和杨树浦江滨。更远的下游处，其他军舰加入炮击，此起彼落的向内陆发射，炮口的火焰勾勒出巡洋舰的轮廓。同开始时一样突然，齐射式攻击戛然而止。这不是“偶然事件”，义愤填膺的邦德想，这是全面战争。他为西方列强袖手旁观的政策而暴怒，这是第一次世界大战结束以来最野蛮和明目张胆的国际侵略，而世界就这样听之任之，连轻轻地说一句都没有——本该有起码的积极的反应。1931年东三省没有遏止日本人的征服欲望；1933年的热河或1935年的河北也没有。4个月前，侵略还只是在华北，如果日本打赢了上海的战斗，他们似乎准备对长江流域狠狠地咬一大口。邦德认为那还不够满足日本贪得无厌的欲壑，迟早有一天就会是香港、菲律宾、马来亚和远东的其他一切。太平洋的哭哭啼啼只会激发法西斯的贪婪。在世界范围内，中国东北、莱茵兰、埃塞俄比亚、西班牙的大部分、越来越大片的中国已经落入法西斯鲸腹，却都打着“和平”的旗号，但对谁和平？以什么代价？显然，独裁政权尊重的只是肌肉，只有在武力支持下的强有力的政策才能阻止他们。邦德前往赴会，依然怒火中烧。

早上，邦德重读备忘录，他认为自己制作了一个很好的提案，忠诚、专业、脚踏实地，并且现实[22]。没有谁可以用高人一等的态度对待中国人。中国人理性、聪明，在近代史上最严重的危机面前试图保持国土完整；他们需要一家航空公司，一家不受空军干扰的民用航空公司；中国政府内充斥着要弄政治手腕、以权谋私、讲究面子的官僚文化，因而最好的办法是通过与外方合作以确保运作独立。

如果日本从上海杀过去，国民党可能保不住在南京的首都，但邦德不认为丢了首都就一定会迫使他们结城下之盟。一切取决于意志，如果国民政府有抵抗的意志，而且人民团结在他们的背后，一个自由的中国政府需要一家航空公司。

邓勉仁没有给人以他要倾注大量努力推动的印象，自从他们的会面后，邦德就一直在想怎样才可以迫使邓采取行动。[23]邦德只想出一个可行的办法，但充满了危险。他提交了备忘录的一份副本给宋子文的姐姐——蒋夫人宋美龄。航空委员会中实际掌权的是宋美龄，但作为一个局外人是无法捉摸宋氏家族内部在政治上的钩心斗角的。提交备忘录给宋美龄可能导致宋子文、宋美龄和蒋介石之间的摩擦，但由于在中央帝国对事件的影响力及最终结果确定了权力范围，邦德认为宋子文不会喜欢在任何决策制定的过程中被排斥在外，但也不会欣赏被人强迫去做。邦德冒着可能招致宋子文的持久敌意的风险，而这些风险可以被证明每一个对于泛美航空都是致命的，如将中航交由中国空军负责。那天下午，邦德在提交备忘录给邓的时候，提到他已经送了一份副本给宋美龄。

此举的含义对邓来说再清楚不过，他不敢冒天下之大不韪不向宋博士提出来，当然，这正是为什么邦德这样做的原因。“我不确定这是明智的”，邓警告道。[24]他不动声色，但邦德知道他肯定在心里大发雷霆。

邦德表示抱歉，和邓僵硬地道别，邦德对自己如此得罪交情最老的中国朋友满怀羞愧，没有进一步努力去见他。

那是个阴郁的星期日，晚上，邦德坐在他法租界别墅的餐桌边上，给妻子写了一封信。姬兹的银器在靠近餐桌的餐具柜内闪闪发光，李和他的妻子——邦德两个主要的仆人——把家里这些银器以及雕刻得很华美的深色胡桃木家具保养得光亮可鉴；淡粉色的墙壁软化了姬兹悬挂在卧室窗户上的蓝色塔夫绸窗帘的光泽；一条米色与金色的宽腰带（日本妇女系和服用）装饰着她的胡桃木梳妆台，到处都是姬兹的品位和风格的东西。[25]但房子里没有她，显得黯淡无光，缺乏其最重要的一个维度。他希望，中航的纷乱会有积极的解决办法，战争会很快结束，这样他就可以把家人带回遥远的远东了。

战斗的噪声打断了他的想入非非，邦德集中思绪继续写作：[26]

> 现在是下午7点，我坐在这里给你写信。外面伸手不见五指，阴沉沉地下着雨，窗户时不时地咯吱作响，刚刚有一声巨大的炮响，然后是机枪扫射的“嗒嗒嗒”，但总体上很安静。真是一团糟。我希望是日本人正在被屠杀，不幸的是，我知道他们没有。中国人有自身的缺陷，但他们没有发动也不想要这场战争。如果你不想把你的儿子抚养成士兵，那我们就必须准备加入对发动这场侵略的国家的抵抗。我看不到任何其他的解决方案。我不希望有更多的战争。但我宁愿再次面对战争，也不愿看到小邦迪因为其长辈没有智慧和勇气去阻止它而不得不经历我所经历过的一切。[27]

在上海北部地区，中国战线的右翼锁定在国际公共租界，随着战线向北部和西部的农村延伸，中国人以惊人的毅力战斗了长达3个月。日本人在杭州湾的登陆改变了一切，上海南部的南市的抵抗不到3天就瓦解了。几个日军纵队加速向北击溃已经乱成一团的防守军队，其前锋于11月8日晚到达闵行渡口，威胁要包围中国军队。日本部队在上海展开攻势，钳制中央军主力以防其脱逃。

1937年11月9日上午8：50，一个留着小胡子的日本军官，抽出武士刀，带领一个步兵支队跨过苏州河上的极司菲尔铁路桥（Jessfield

Railway Bridge），没有遇到抵抗，守桥部队已经消失了。[28]步兵和装甲兵的先头部队大举过桥，扫荡了租界西端，并沿着沪杭铁路向南挺进。激烈的战斗在中国后防线附近爆发，但日本的炮兵、空中支援和迂回策略迅速压垮了中国掩护撤退的力量。中国人在上海被打得稀巴烂的街道和战壕中证明了自己的勇气，但在运动战中他们不是侵略者的对手。

随着战斗的声音从租界边缘消失，上海的外国侨团充满了解脱感。他们向往老上海，渴望生意和生活回归常态，希望结束悲惨的难民拥挤在租界街道上的状况。这种愿望很快就破灭了。当天下午，日本俯冲轰炸机再次出现，在城市南部地区上空转圈和俯冲。日军地面部队夺取了龙华机场，突然推进，在从法租界东南边缘到黄浦江之间设了警戒线，在南市包围了数千名中国正规军、民兵和久经战阵的警察。与法租界南面毗邻的南市原是在黄浦江上的中国老城区，其中密布着如迷宫般的小巷、房屋、商店、摊位和摇摇欲坠的建筑物。日方呼吁被包围的中国人投降，但中方的领导者发誓要战斗到流尽最后一滴血。此外，还有成千上万的平民留在该地区，街头格斗和肆意轰击把它变成了杀戮场。

饶家驹神父（Father Robert Jacquinot de Besange），一位独臂的法国耶稣会神父，在中国和日本的指挥部间奔走呼号，通过疯狂的努力，在位于椭圆形旧城区上半部的方浜路北面建立军事中立的“南市安全区”。中午，双方签署了该计划。随后的公告仍未能平息平民的恐惧，6万难民涌入法租界的南大门，这在上海的历史上是最糟糕的一日动乱。

那天下午，2架日本飞机在上海火车南站附近投下炸弹，支援坦克和步兵封锁南市的咽喉要道，封闭了漕河泾西岸，漕河泾流入位于法租界南部边缘的蒲汇塘。两条小溪交汇处附近的一家大型棉纺厂起了大火，烈焰腾空。

傍晚，阴影越来越长，日本飞机大摇大摆地离去，日本坦克隆隆开

入攻击位置。零星的枪声在旧城区边缘噼啪作响，入夜后，中国人放火烧蒲汇塘桥，怪异的火焰倒影在漆黑的水面上跳动。中国步兵倚在匆忙搭建的街垒后壁上歇息，双手窝成杯状罩着点燃香烟。战斗向西推移，席卷了整个城市，远处传来大炮的隆隆声，但上海本身陷入沉寂。这个城市度过了3个月来最宁静的夜晚。

邦德花了近2天时间处理个人和工作的事务，在他靠近法租界西部边缘的家里睡得很香，错过了中航的董事会会议。[29][30]过后，邦德从一个爱打听的路透社记者口中得知，在会上，交通部授权林上校和中航开发从重庆到香港的航线。比克斯比来了封电报指示他经香港去汉口，但邦德已决定放弃绕这么大的圈子，他觉得直接沿长江而上相当安全，而且快得多。[31]一张在11月11日上午起航的太古轮船公司轮船“无锡”号的头等舱船票放在餐具柜上的银盘子里。11月10日，他起了个大早，这是他在上海的最后一天，他有很多事情要做。[32]

那天早上，日本指挥部下了最后通牒：所有的中国人必须在下午2点前投降，否则南市会自食其果。随着时间朝着最后期限一分一秒地逼近，可怕的寂静笼罩在城市上空。邦德在租界内外奔波——做离开的准备，了结他家仆人的事务和处理情愿留在上海的基干员工的事务。他在福州路的美国总会吃午餐，然后步行三条马路，在下午2点钟前几分钟到达大来大楼登上楼顶。果如他们所言，当邦德的表“滴答滴答”地走到整点的时候，一个巡航高度为四五千英尺的日本轰炸机编队俯冲出现了。他们飞过南市上空并向目标扔下炸弹，炸弹爆炸的巨大声浪滚过屋顶，发出隆隆声。

“那不是战争”，邦德喃喃地说。“那是谋杀，懦弱的谋杀。”[33]

在轰炸的掩护下，2辆日本坦克咣当咣当地开进昨天起火且仍在阴燃的棉纺厂，1个海军陆战队的步兵连尾随其后。日本步兵上好刺刀沿着小溪冲锋，中方开枪将十来个日本兵打死在水中；存活下来的日军在

北岸抢到了一块立足之地。日军增援部队穿过小溪奋力向前。中国正规军逐座房子、逐个房间、逐个人地搏杀，日本步兵每得到一英尺土地都要付出血的代价。针锋相对、凶猛杀戮的城市战斗已经在备受煎熬的上海持续了89天，一片狼藉。混战进行了几个小时，人们拼命嘶喊，然后死去。

傍晚时分，枪林弹雨消减为散落的一阵阵开火，直到只剩下零星的枪声、爆炸声在暮色中穿行。夜幕降临，平静铺盖着战场，日本大炮打破了沉默，从极司菲尔公园以外的地点轰隆隆地发射。邦德躺在他与妻子分享的床上，睡不着，听着可怕的枪声；炮弹掠过头顶，发出煎培根似的“嘶嘶”声，在不到一英里远的南市炸开。中国人在阵地上打到弹尽粮绝并饱受煎熬。在日本人手中，没有几个中国人抱有得到人道待遇的幻想；他们听到了太多的故事。一个被俘且后来逃脱的中国人目睹日本人将20名囚犯捆在一起，在他们身上浇满煤油，活活烧死。

日出后不久，出租车很快接载了邦德，开车穿过密密麻麻地露宿在整个国际公共租界和法租界的流离失所的人群，虽然流民最拥挤的地方仍然是在从外白渡桥桥脚到法租界与南市交界的边缘之间的外滩。[34]美国重型巡洋舰“奥古斯塔”号（USS Augusta）和英国护卫舰“坎伯兰”号（HMS Cumberland）停泊在一百码外的河岸上。远处，日本大炮轰隆作响，炮弹在附近的南市“砰”地炸开。世界末日的地狱之火在大上海肆虐之时，国际公共租界和法租界整体保存下来，成了庇护绿洲。浦东、闸北、杨浦和南市各处发生重大火灾，冒出滚滚浓烟。

太古轮船公司的轮船停泊在法租界外滩上，数千名难民被绝望驱动铤而走险，挤压在保护该轮船的铁丝网障碍上，死死抓住包袱、婴儿和铺盖卷，在铁丝网的间隙中与挥舞着警棍进行护卫的法国警察搏斗。邦德凭着他那张苍白的白种人的脸和头等舱船票轻易地上了船。

找到自己的船舱后，邦德在上层围栏边找了个位置，但目光始终无

法离开难民们的争斗。应对这样的暴民需要坚定有力的控制，但法国警察使用了过多没有必要的力量。一个大胡子警察用皮柄藤条抽打着涌上前来的中国人的脑袋、肩膀和脸——任何人，不管年龄或状态；如雨点般猛烈地抽打，落在男人、妇女和儿童的头上和脸上。一个十岁的男孩双手夹着一个布包袱挤向前，这个残酷的警察将他猛推跪地，男孩倒在一边，但仍夹紧包袱没有松手，警察弯下腰朝男孩脸上扇了3个耳光。这个中国男孩挣扎着站起来，脸上满是鲜红的条状伤痕，他的眼睛淌着泪水，但继续一声不吭地往前挤。

被警察的哥萨克式的暴行所激怒，邦德从围栏上大叫，但汹涌的人群和枪声湮没了他的声音，难民继续向船上涌。最终，在统舱隔间被装填到宽容的极限甚至超过之后，“无锡”号才开了船，顺流而下，经过了英国和美国的巡洋舰。2艘军舰上，在活泼的彩旗和装饰的旗帜下，衣冠楚楚地出场的水兵和海军陆战队员在船尾站岗。上游几百码处，2艘日本帝国海军炮艇直接瞄准着南市滨水区开炮，轰击藏身于滨水货栈中的中国狙击手。苏州河以北，整个杨树浦、虹口和闸北地区均成为废墟。[35]烟囱和电线杆从瓦砾中突出，通过缠绕在残骸中的电话线松散地连在一起，令人作呕的腐臭笼罩了被毁坏的区域，老鼠和野狗四处觅食。100万生灵中超过四分之一在这场大劫难中被毁灭，25万中国人和4万日本人。

黄浦江在外滩下游12英里处汇入长江，汇合点吴淞口有个小山丘，近100艘日本船的船头缓缓驶入视线：架着炮的巡洋舰、轻驱逐舰、近岸炮舰、因满载而船舷被压得很低的运输舰。清新的微风为宽阔江水中的浪头推波助澜，并将上部漆成灰色的船只上飘扬的带图案垂饰的旗帜吹得紧绷绷的。如果换一个情景，庞大的舰队可能是一幅令人惊叹的景象，但此刻，当“无锡”号转向港口并掉头上行的时候，邦德满脑子尽是“该死的日本人，该死的日本人”。[36]

那天，是1937年11月11日，停战纪念日。[37]在第11个月的第11天的第11小时的第11分钟，一组上海工部局官员，他们深色西装的扣眼中插着血红色的罂粟花，在外滩1号对面的欧战纪念碑前献上了一个花圈，这一天，是结束所有战争的战争[38]结束后的整整19年。国际公共租界默哀两分钟。

在中国上海，有组织的抵抗瓦解了。在距离纪念碑不到一英里的南市，就在法租界围墙外，日本坦克在燃烧中的街道追击逃跑的中国人，看到还在跑的就击毙。日本兵强奸被俘的妇女，只要是从军年龄的男人，不管是否有武器，一律枪杀。

在闸北高高堆满破砖烂瓦和灰烬的废墟上，日本升起了一个拦截气球[39]，上边悬挂着画有自吹自擂的文字的条幅。日本军队在上海的指挥官、日本陆军大将松井石根（Iwane Matsui）在中午12：45举行了新闻发布会。[40]松井石根64岁，表情严肃，一张干瘪无情的脸，一字形小胡子，尖耳，平头，穿着挺括朴实的军服。松井将军在曾经是一个学校的教室里接待记者。他用在其细小的身躯来说好像很强大的声音赞扬了南市保卫者的勇气。他向与会的记者通报，“目前，我是上海的主人”，并告诉他们，他会随时采取必要的保护日本利益的“任何步骤”。[41]松井俯身向前，咧嘴一笑，当他提出问题时露出了上颚的牙缝：“你们认为国际公共租界是否尽了中立的责任？”

一位记者迅速询问国际公共租界必须做什么才能不使松井将军感到需要“采取措施”。

将军放松下来，向他们保证上海不会发生什么“残酷和愚蠢”的事。“需要理解的最根本的事情是，日本不是侵略者，而是到这里来为中国民众恢复秩序。”

---

[1] Bond to Kitsi，October 10，1937，and Bond to Kitsi，October 15，1937；均见

WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[2] NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 5 to October 25，1937.

[3] 第一次世界大战中破坏性最大、时间最长的战役。——译者注

[4] 比克斯比没有具体说明“抗生素”是什么。

[5] Bixby to Dear Family，October 25 and 26，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；无数SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》）上的文章证实了霍乱流行。

[6] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19；Bixby to Morgan，Letter No.B-23-37，October 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，p.148。

[7] Bond to Kitsi，Nanking，November 3，1937；Bond to Kitsi，November 23，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to John C.Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.148；Theodore H.White and Annalee Jacoby，*Thunder out of China*，p.111；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，p.106；Sterling Seagrave，*The Soong Dynasty*，pp.97，130-136；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.163，237-239；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.146，411-412；孔祥熙、总经理戴恩基和爱德华·P.霍华德在上海即将登上中航“DC-2”飞机的相片，大概拍摄于1935年，爱德华·P.霍华德三世私人收藏。

[8]（邦德与孔祥熙的谈话）：Bond to Kitsi，Nanking，November 3，1937；Bond to Kitsi，November 23，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.148。

[9] Bixby to Dear Family，October 26，1937；Bond to Kitsi，November 3，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德在*Wings*一书中说他坐飞机，但他当时的通信记录则说法不同。陈文宽证实（当时）轮船从汉口能一夜下行到南京：笔者访谈陈文宽，

2006.4.19。

[10] *See China by Plane*，中航旅游小册子，1934或1935年，莉莎和罗伯特·米切尔的私人收藏；Edith Roberts，*Sketches of Nanking*，*Revised and Enlarged under the Auspices of the Literary Section of the Nanking Women's Club*，p.17；Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.10，p.64；Iris Chang，*The Rape of Nanking*，p.63。

[11] Bond to Kitsi，November 3，1937；Bond to Kitsi，日期不详，但肯定写于1937年11月；Bond to Kitsi，November 20，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[12] Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.148-149.

[13] Bond to Kitsi，November 3，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.148-149.

[14] 宋子文也是孔祥熙的妹夫，孔娶了宋子文的姐姐宋蔼龄。

[15] Bond to Kitsi，November 6，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[16] Bond to Kitsi，November 6，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 5，1937.

[17] Bond to Kitsi，November 6，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 5，1937.

[18] Bond to Kitsi，November 6，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 5，1937.

[19] Bond to Kitsi，November 7，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学

图书馆），Box 20，Folder 2；text of a Bond letter，July 18，1976，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.153.

[20] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 7 and November 8，1937；Hsu Long-hsuen and Chang Ming-kai，*History of the Sino-Japanese War*，1937-1945，p.210；Edwin P.Hoyt，*Japan's War*，p.165；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，pp.76-77.

[21] Bond to Kitsi，November 7，1937；Bond to Kitsi，"On Board the S.S. *Changsha*，I think it is Nov.14th"；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），November 13，1937，and November 20，1937，确认了高斯为约翰·博蒙特将军举行的晚宴。

[22] Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.153-154.

[23] Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.153-154.

[24] Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.153-154.

[25] 在WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中写在相片背面的说明，日期不详，推测出自姬兹·邦德之手。

[26] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 8，1937.

[27] Bond to Kitsi，November 7，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[28] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 9，10，11，and 12，1937；Marcia R.Ristaino，*The Jacquinot Safe Zone*：*Wartime Refugees in Shanghai*，pp.1-80；Percy Finch，*Shanghai and Beyond*，pp.260-276.

[29] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.154-155.

[30] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 10，1937.通讯员的笔记本上没有邦德的发言。

[31] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[32] Bond to Kitsi，November 11，1937；Bond to Kitsi，“from Nanking，”日期不详，但肯定写于1937年11月；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 11 and 12，1937；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.91；Edgar Snow，*The Battle for Asia*，pp.51-54。

[33] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[34] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 12，1937；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），November 13 and November 20，1937；瑞士摄影师卡尔·肯盖尔博克拍摄的巡洋舰相片，1937.11.11：相片张贴在http：//www.japan-guide.com/a/shanghai/image.html？92，在肯盖尔博克拍摄的许多关于上海的相片中，accessed April 4，2006；英国海军“坎伯兰”号（HMS Cumberland）：http：//www.naval-art.com/hms_cumberland.htm；USS *Augusta*：Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，p.312。

[35] WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中的相片；张贴在网页www.talesofold china.com，accessed summer of 2005上的相片；瑞士摄影师卡尔·肯盖尔博克于1937年8月至11月拍摄的影集；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.92；Edgar Snow，*The Battle for Asia*，pp.72，84，90；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，p.447。在笔者看来，1937年上海保卫战的功劳比大多数史学家给予的评价还要更胜一筹。中国人所要的胜利就是让僵局拖延，而他们通过3个月残酷的战斗成功了。日本人只有在杭州湾冒险登陆才打破了胶着状态并使僵局转变为中国人大败，自此蒋介石再也没有向日本寻求决定性的战斗。世界上所有的主要报纸都有记者在上海，丰富而广阔地记录了上海保卫战。资料的主要来源有Bond’s letters to Kitsi；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），and NYT= *New York Times*（《纽约时报》）；Snow，*The Battle for Asia*； Emily Hahn，*China to Me and Nobody Told Me Not to Go*； Harriet Sergeant，*Shanghai*； Stella Dong，*Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*；Farmer，*Shanghai Harvest*； Percy Finch，*Shanghai and Beyond*。

[36] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover

Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 13，1937，确认了邦德对在吴淞锚地的日本海军战舰舰队的观察。

[37] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 12，1937.

[38] 指第一次世界大战。——译者注

[39] 旧时防空用。——译者注

[40] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 12，1937；*CWR=The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），*1937.11.20*；John B.Powell，*My Twenty-five Years in China*，1926-1941，p.270；Iris Chang，*The Rape of Nanking*，p.38；埃德加·斯诺，*The Battle for Asia*，p.51。

[41] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 12，1937；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），November 20，1937.CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》）的文章有松井石根言论的近乎完整的文本。除引述其最后内容外，两个记载完全一致。SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》）报道了正文中引用的表述，CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》）则报道松井石根说的是，“……而是来这里解救中国的平民。”

11 复活

1937年11月11日黄昏，离开法租界外滩10小时后，“无锡”号在南通抛锚停了下来，中国人在长江上弄沉船只作为障碍以防日本军舰攻击上游港口，南通位于沉船位置的下游几英里处。[1]邦德要到上游的汉口与比克斯比会面。他与其他的头等舱乘客聊天并抽了根夜烟，看着难民从下面的统舱冒上来大口猛吸11月的寒冷空气，赤裸的灯泡照着甲板。虽然在人们眼中，在令人窒息的环境中熬这么多个小时很残酷，邦德将统舱的恶劣环境比作加尔各答黑洞[2]；但是，这些如释重负的人出出进进，依然比早上在外滩上的混乱要有序得多。一位中国妇女上来了，双手抱着一个巨大的包袱，背上绑着一个小男孩。她的儿子还不懂事，微笑着，带着生活的喜悦牙牙学语，船舶的魅力让他很高兴。这孩子看上去8～10个月大，年龄与邦德的儿子兰霍恩相仿，他翻过身，将一个盒子绑在一摞行李箱上的绳子上，然后怀着纯粹的童真用双手拍打盒子。

邦德脱了帽子，向婴儿眨眼，孩子笑了。“小家伙”，邦德默默地说，“你可能长大成为一个苦力，你也可能根本活不下去，但刚才你是个男子汉，我脱帽向你致敬。”[3]

“无锡”号安静了下来。当值班船员慢腾腾地干完了一天的琐事，邦德在外边抽着当天最后一支香烟。月亮被青灰色的月晕环绕，这是恶劣天气正在逐渐靠近中国海的预兆。邦德在围栏边上抽着最后一口烟，看着波浪起伏的江流在船边流淌，过滤后的月光照射在江流上波光粼粼：大江，对上海遭遇的巨大劫难无动于衷。邦德将烟头轻轻拂入江流，他已经三个月没有见到儿子了，这几乎相当于儿子出生至今的一半时间。回到船舱，邦德在膝盖上放上一张纸，把白天发生的事件加进他给姬兹的系列信中。他不知道她什么时候会读到它，也不知道如何把它发出

去，但他能从通信中获得力量，纵然相隔海角天涯。

11月12日黎明时分，邦德起床了。[4]这天是他的44岁生日，在接下来的60小时里，他顶风冒雨，辗转周折，带领一个包括4个外国人和6个中国商人的团队用舢板、人力车、驳船和运河船绕过沉船形成的长江屏障。过了障碍，他们登上另一艘轮船，继续溯江而上，到达南京下游40英里处的镇江。船长停靠并宣布将在此停留三天。邦德带着他的团队下船，探索其他的选择。军队征用了城里所有的巴士和汽车，但有趟火车预定在下午6点前往南京，邦德为他的团队买了仅剩的二等车票并带领他们前往车站。在那里，拥挤不堪的平民人群中有一个步兵营在等待给火车装货，这些士兵来自南方的广东省，虽然大多数看起来是青少年，但他们似乎装备精良，吃得比一般的中国步兵好。邦德一时心血来潮，在火车站的一个商店买下了所有的香烟，大约40包，分发给这些士兵。

如果这会儿邦德长出翅膀绕着车站飞，这些士兵都不会感到更惊讶。铁路官员们引领邦德和他的同伴到车站的一个私密房间休息，并亲自为他们端茶。火车晚点一个小时，当准备离开时，这些武装士兵阻挡了其他乘客，官员们护送邦德一行通过大门进入月台，尽管他们拿的是二等车票，却把他们安置在列车唯一的一等车厢内。

邦德的同伴们沐浴在仰仗邦德而得的荣耀中，但邦德发现这个场景令人不安，不是因为他做了些什么，而是因为其他人没有这样做过。火车站是个人来人往的地方，竟没有一个中国老百姓采取任何有形的姿态对正在赶赴沙场的步兵表示支持，大部分人甚至连微笑和招手这么一点表示都没有。突然送香烟给即将投入战斗的士兵对于邦德来说是完全自然的，这花不了多少钱，但在场的所有人之中，光是邦德的团队中就有几个杰出的中国人，讲起话来就像激情的爱国者，可唯一一个为这些命中注定要打仗的士兵做过任何一点儿事的居然是个外国人。邦德震惊地意识到，他不知道有哪个中国官员或者富有的商人的儿子在战壕里，一

个也没有听说过。他们只是认为战争不是由他们这个阶级的人去打的，苦力才去打仗。中国有句老话：好铁不打钉，好男不当兵。邦德沮丧地反省出一个道理，中国只有其领导人学会了领导，才能取得重大成就。没有一个国家曾经做到过。

上千个受伤的士兵躺在阴冷的南京火车站的月台上异样地沉默着，他们的伤口用污秽的破布包裹，凝结着血块；没有一个医生或护士在他们当中工作。[5]11月14日的那个下午，邦德站在美国大使馆大院前的一个棚子顶上，与美国海军武官，海军陆战队少校詹姆斯·麦克休（James McHugh）一边分享他对中航事情的感喟，一边看着六架日本轰炸机绕着国民党首都上空懒洋洋地划着长长的椭圆形，系统地加插着执行投弹任务的直线飞行，循环往复，就好像是在进行巴士运输服务。[6]“可怜的中国”，邦德想道，“看它遭了什么样的罪，还能承受多少呀。”[7]

中国在上海之外的战场正在遭遇更为糟糕的境况。[8]在杭州湾登陆和攻占城市据点的两路包抄下，蒋介石的中央军溃退了，日军向着南京追逐其残余部队；日军奔踏过地球上人口最稠密的农村地区，掠夺沿途的城市、城镇和农场；随着日军的推进，老百姓惶惶不可终日。每一个平民，只要有办法的，都向着上游逃亡，但是，还有数十万计——甚至是百万计——的人连这点办法都没有。[9]

极度疲惫，邦德在大都会酒店（Metropolitan Hotel）早早上床睡觉，才刚闭上眼睛就被晚间电话接线生叫醒了。[10]他是否介意与端纳先生通话？[11]端纳是澳大利亚人，脸色红润，烟酒不沾，厌恶女色，不会说中文，也瞧不起中国的美食。他是宋美龄最亲密和最信任的私人顾问，其温和的率直和绝对的清廉已经使其在中国政治中产生了自马可波罗以来比任何外国人更多的影响。邦德坐了起来，清醒了一下头脑：“我是邦德。”

“中航的这一切麻烦是怎么回事？”[12]端纳是詹姆斯·麦克休少校的

高尔夫球友，当天早些时候邦德向这位海军武官说中航的事，要的就是准确地和端纳对接。

邦德勾勒了事情的细节；端纳同意第二天他们私下讨论。

会谈中，端纳拿着那份邦德写给宋子文并抄送副本给宋美龄的备忘录。邦德口头概述了泛美航空的请求的要点：与军事飞行分离、合同延期、中航经营的全盘操控权、从中航高管中去除航空委员会的官员，并更换总经理——任何有意志力、有头脑、有经验的中国商人都可以担任。作为回报，中国将获得快速、高效、可靠的航空运输并接触到泛美航空在美国政府内部的人脉。

“有道理。我会为你说话。”

邦德大为振作，跑去南京的江边，希望在去汉口的船上找到一个舱位。怡和公司的轮船“公和”号[13]停泊在上游3英里处，他的朋友兼同事、中航董事马克斯·普霖（Max Polin）已经上了船。[14]没有人知道“公和”号何时开船，或邦德怎样可以到达那里。不过，邦德搭上了停泊在南京外滩的美国军舰“班乃岛”号（USS Panay），“班乃岛”号是美国海军的浅吃水内河炮舰，负责长江巡逻。汉克·贾雷尔（Hank Jarrell）中尉在该船上，贾雷尔是长江巡逻队指挥官的助理，在邦德的婚礼上当伴郎。邦德租了一条舢板去到炮舰，在那里他解释了自己的困境。实际情况是，贾雷尔将邦德推上“班乃岛”号的汽艇，几分钟后邦德便向上游疾驶。

“公和”号在一小时内起锚，载有3000名乘客，但其负载不平衡，一摇一晃地上行，船上有一批名流显贵。船上流言四起：政府正在分裂；蒋介石接受和平条件；首都南迁长沙。但没有人确定任何事情。财务部副部长被临时安顿在休息室的沙发上。更为糟糕的是，邦德注意到一位光艳夺目、穿着入时的中国女子在邻近的船舱内妄自尊大地向船员指手

画脚。邦德指引普霖注意此人：“看见那个婊子了？那是孙科的一号姨太太。”[15]

孙科是中国革命之父孙中山先生唯一的儿子，是国民党统治精英中的重要成员之一。1938年孙科任中国立法院院长，一般认为立法院是中央政府的立法部门。他在哥伦比亚大学取得学位，并从加利福尼亚大学取得另外一个学位。孙科作为中国的乔治·华盛顿的儿子，本有可能成就一番事业，但他是邦德允许自己鄙视的少数人之一。早在美国航空界卷入中国事务之初，当时邦德尚未来到东方，寇蒂斯-莱特曾与时任铁道部部长的孙科谈判建立一家航空公司的合同。这是一个灾难性的事件，因为铁道部并不控制中国邮政部门的任何方面，于是邮政部门拒绝让由铁道部发起的航空公司运输任何邮件。回想起来，这要不是孙科为控制中国邮运而进行的尝试，就是想利用天真的美国人对中国官场的错综复杂的不了解而进行厚颜无耻的敲诈。其后几年，他并没有做成什么事来改善他的声誉。“大事不好”，邦德说。“一号姨太太都要开始转移的话，意味着要出问题。”

邦德在每晚给妻子的信中分享了当天的琐事：

> 船上有好几个姨太太、众多的保姆和其他女人；大量可疑的调动正在进行。该船有常规的带舞场低级酒吧的气氛，但至今我保持着超然……在我看来，目前中国正处于全面崩溃的边缘，所以我担心，不管是端纳（Donald）还是其他的任何人都不能做成任何事情……然而，如果我在中国的七年教会了我什么东西的话，那就是，中国仿佛经历过所有的暴风骤雨，并在出乎意料之短的时间内就会恢复正常。[16]

第三天下午，在灰蒙蒙的雨中，“公和”号停泊在汉口的一个码头。阳光在深灰色的云层背后向西透出，地球上没有任何地方比汉口承受更多的11月雨水之苦，哈罗德·比克斯比站在浮桥打着伞等待。[17]他们握了手，说了几句话。比克斯比给他们两人预订了飞往昆明的机票，再从昆明坐窄轨火车到法属印度支那的河内，然后从那里飞到香港和菲律宾。“让中国人担心一阵”，他说。“我们去碧瑶（Baguio）打高尔夫

球。”[18]

邦德告诉他的朋友关于他将备忘录留给宋子文并抄送副本给宋美龄的事，以及他与美国大使馆和端纳的会议。邦德感到他在头几个月取得了进展，他想待在汉口维护泛美航空的“不动产”，保持与林上校的密切关系，准备随时开始执掌中航。比克斯比同意多待几天。

两个美国人于11月22日再次与孔祥熙会面，依然无果。[19]他们怀着沮丧的心情飞到香港，比克斯比继续前往菲律宾。日子一天天地过去，然后是一周周地过去，邦德为损失新西兰的机会而痛苦万分。[20]他拥有的唯一真正的杠杆是，他坚信中国还没有准备好在没有美国的援助下经营自己的航空公司。邦德的2个至关重要的飞行员——夏普和吴士——在东方瞎逛了2个月后回到香港，希望复职，但公司的钱柜已经空空如也。[21]他们只好回美国寻找其他就业机会。

林上校仍旧控制中航。具有讽刺意味的是，11月末至12月初这段时间，邦德和林上校在工作中保持了更为密切的联系；邦德看到他的对手在与他打交道的过程中成长，他表示尊重，但始终渴望从中航去除中国空军的所有影响，从未动摇。[22]

12月8日，蒋介石夫妇放弃了南京。[23]2天后，也是日军在杭州湾登陆的5周后，第一枚日本炮弹击中这个城市。12月12日，注意到日方为了清除南京周边地区而对“第三方军舰”发出警告，“班乃岛”号停泊在南京上游27英里处，位于和县附近。[24]下午1：37，9架日本驱逐机和15架轰炸机在没有警告的情况下突然袭击“班乃岛”号，20枚炮弹击中或非常接近炮舰，毁坏了发动机和泵，船员们不得不弃船；2架飞机用机枪扫射落水的幸存者；“班乃岛”号逐渐下沉，但3点过几分钟时美国国旗仍在该船的桅杆上飘扬；2艘日本巡逻船开到受重创的“班乃岛”号旁边，先用机枪向船上扫射，然后派一队士兵登船搜索；“班乃岛”号在一小时内倾覆沉没。2名美国海军和1名意大利记者身亡，50人受伤，其中

12人伤势严重（邦德的朋友汉克·贾雷尔不在船上。）

攻击他国军舰是交战行为，是宣战事件，邦德期盼他的国家应战。袭击发生不到24小时，他就给美国海军陆战队在上海的指挥官约翰·博蒙特（John Beaumont）写了一封信，请求参战。他在信中写道："第一次世界大战期间，我在野战炮兵部队服役。过去的7年我一直在中国经营商业航空公司……在任何时候，如果我的服务可以对您产生价值而您考虑将我完全由您支配的话，我会非常乐意。"[25]邦德还送了一份副本给美国海军亚洲舰队司令哈里·亚纳尔（Harry Yarnell）上将。[26]该"事件" 可能是日本军队中反叛军人的行为，旨在暴露西方列强的弱点；日本道了歉并支付了赔偿金，战争的威胁过去了。[27]

1937年12月13日，日军进入南京城，开始了荒诞不经的无政府主义狂欢，刻意制造恐怖和破坏。日本士兵强奸了成千上万的女孩和妇女，屠杀了几十万的平民。[28]日本报纸对这些滔天大罪毫不掩饰，这个国家为谋杀和毁坏而洋洋得意，甚至跟踪报道两个陆军少尉之间在"百人斩杀人比赛"中的"得分"。西方报纸的头条新闻对这些恐怖情况的报道铺天盖地。

南京沦陷后不久，端纳悄悄叫邦德列一张可以取代林上校的三个中国人的名单。邦德极为兴奋，对政治和可能性反复琢磨，精心制作了一个答复，但端纳从来没有要它。这就像是又把一个大好的潜在机会扔进没能实现的牛粪堆。邦德的圣诞节来了又去，这是他的儿子的第一个圣诞节。远离家人是极大的痛苦，而整个中国局势如同被永不消散的大雾笼罩。12月28日，邦德的前景被一份通过美国领事馆转交给他的来自麦克休少校的明码电报照亮：

> 请向我提供你的候选人以电报编码表达的中文姓名。已被告知只要收到即可能行动。[29]

邦德提交了自己的建议。[30]前两名是中航首任总经理何辑五将军和继任何辑五并在此位置上坐了5年的戴恩基。二人都是合法、有资格的候选人，也是有能力、有效率并且能把事办好的老手。邦德也确信两人都不会被任命。何将军的哥哥[31]是军政部长，邦德不认为政府会将更多的权力合并到何家手中；邦德虽然不知道原因，但戴恩基似乎已经失宠。邦德悄悄地把他的希望押在第三个名字——黄宝贤上，他是中航的业务组主任。

这一年就要结束时，邦德再次飞到汉口。到达这个城市后不久，林上校就召邦德到他的办公室。上校笔直地坐在办公桌前，制服上衣浆洗得完美无瑕。“邦德先生，我作为中航的总经理将被黄宝贤替换，给出的原因是我一直没有与美国伙伴合作好。”[32]

一丝喜悦涌上邦德的胸口，他把它压了下去。“上校先生”，他淡淡地说，“你从一开始就知道我想中国空军与公司分离，让控制权完全回到与泛美航空有合同的交通部。你也知道我为此一直努力。但我从未反对过你个人，你只不过是受命于空军。祝你未来好运，希望我们能成为朋友。”

林上校审视着这个美国佬：“唯独有一次我觉得我想向你开枪，邦德先生。”

“我记得。”

“你表现出惊人的冷静。”

“我也许又让你吃惊了”，邦德说。“我听说你有个火爆脾气，所以，在我去见你之前，我铁了心要自己遇到你生气时务必保持绝对镇静。但当我觉得自己很可能毫无防御地被射杀，就会不太稳定以致无法保持平静。于是我在左胳膊下准备好了一支柯尔特自动手枪。我不认为

你会向一个手无寸铁的人射击，但我还是准备了，以防我看错了你。从那以后我就再也没有佩枪，直到今天。它没有上子弹，所以它不是武器。”

邦德将这支手枪的弹夹放在上校的办公桌上，并解开挂肩枪套。

“那是我人生中唯一一次以隐蔽的方式携带武器。现在，我想让你拥有它。”

邦德将枪套和已经拆卸了子弹的自动手枪交给林上校。

林上校拉过手枪并转到自己手中，邦德在林上校脸上发现到一丝不易察觉的微笑。“你是个好对手，邦德先生。”林上校放下手枪，伸出他的手，“我想我们可以成为朋友”。

邦德板着脸握着林上校坚硬而骄傲的手，小心翼翼地丝毫没有显露出得意之色，以免冒犯林上校。他重新得到了一家航空公司。

---

[1] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[2] Black Hole of Calcutta，1756年6月20日，监禁于该地的英国俘虏120余人均窒息身亡。——译者注

[3] Bond to Kitsi，November 11，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[4] Bond to Kitsi，November 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[5] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.160.

[6] Bond to Kitsi，November 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.156.

[7] Bond to Kitsi，November 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[8] Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，p.97；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War，1937-1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，pp.87-88；Iris Chang，*The Rape of Nanking*，pp.35-38.

[9] Bond to Kitsi，November 14，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[10] Bond to Kitsi，November 16，1937；Bond to Kitsi，November 23，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to John C.Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.41，156-159。

[11] Kitsi to Dearest Family，June 14，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Emily Hahn，*China to Me*，p.124；Hahn，*The Soong Sisters*，pp.179-184；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-Shek and the China He Lost*，pp.6-11；Earl Albert Selle，*Donald of China*，在第311页提到端纳对泛美航空公司的支持；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.433。

[12] Bond to Kitsi，November 16，1937；Bond to Kitsi，November 23，1937；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[13] Kung Wo，音译。——译者注

[14] 邦德写给姬兹，1937.11.16，称（停泊在上游）3英里处。邦德写给莱斯利，1975.1.6，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2，称5～6英里处。Bond，*Wings for an Embattled China*，p.156，称10英里处。笔者选择了当时的数据。

[15] Bond to Kitsi，November 16，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23.

[16] 邦德写给姬兹，“11月，某日，就在九江的东部”（据推测为1937.11.18或19），

WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[17] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[18] Bond to Kitsi，November 20，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23.

[19] Bond to Kitsi，November 23，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[20] Bond to Kitsi，November 20，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Ernie Allison to Florence Allison，November 22，1937，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[21] Florence Allison to Ernie Allison，December 12，1937，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bixby to Stokely Morgan，January 7，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[22] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.161；同样，邦德当时的通信中笔调不同。

[23] Chang，*The Rape of Nanking*，p.70；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.96，说杭州登陆后20天开始炮击，即应为11月28日，但*The Rape of Nanking*，p.73，说直到12月9日才开始轰炸。

[24] H.T.Jarrell，“探讨、评论、笔记：‘班乃岛’号如何被击沉”，U.S. Naval Institute Proceedings 80，No.5，May 1954，pp.573-575；Manny T.Koginos，*The Panay Incident*：*Prelude to War*，pp.26-30；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，pp.95-96。

[25] Bond to General Beaumont，December 13，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[26] 圣诞节之前两天，邦德收到了对其请战书有礼貌的回绝：美国海军“奥古斯塔”号参谋长R.F.麦康奈尔（R.F.McConnell）上校，1937年12月23日，战时劳工委员会（WLB，War Labor Board），致香港中航邦德。

[27] Chang，*Rape of Nanking.* 屠杀的后勤组织工作不可名状——南京大屠杀的死亡率超过了在人们在纳粹毒气室中的死亡率。

[28] 杀戮持续了6周。精确的死亡人数将永远不得而知，但日军野蛮杀害了至少20万人。合理估计有高达377400人死亡，很可能超过40万人。张纯如的《南京大屠杀》是一本令人心绪难平的书，在其第99～104页详细阐述了伤亡的数字。

[29] Addison E.Southard，美国总领事，to W.L.Bond，December 28，1937，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23。

[30] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.163；Bond to Leslie，January 7，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23.许多邦德在1937秋季写给姬兹的信暗示他密谋让黄宝贤得到（总经理）职位。

[31] 指何应钦。——译者注

[32] （邦德与林上校的对话，摘抄）：Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.163-164；Bond to Leslie，January 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23。1938年11月17日的中航董事会会议备忘录表明黄宝贤于1938月11月1日取代林伟成。邦德作为中航机航组主任的工资从1938月1月1日开始支付，但可能发生在职务变化的前几天；在1938年1月9日的“邦德写给姬兹”中，邦德说道，“公布了必要的解除现任主管和任命新主管的命令”，因此黄宝贤应是在1938月1月11日董事会会议上正式接受总经理职务。

第三部分 随风漂泊

1938年1月1日至1941年12月16日

我们的中立法案是一个圈套，一种幻象。它屏蔽了我们的推理，使我们软弱无能……它起到了麻醉剂、催眠术、烂泥潭和托词的作用……我们越早废除（它）越好。

——斯坦利·K·霍恩贝克（Stanley K.Hornbeck），美国国务院备忘录，1938年1～月19日

12 临时首都

依靠威廉·兰霍恩·邦德的非凡努力才拯救了泛美航空在中国的投资，邦德亦因此获得了每月600美元（约合现代8900美元）的薪酬。[1]在公共场合，邦德按照中国人的内敛风格，喜怒不形于色。但在给妻子的一封信中他纵情表露："新的总经理是黄宝贤先生"，他兴高采烈地宣称。[2]"邦德是个好的中国小政客，还是他是个好的中国小政客？"

1月初，中航董事会会议正式宣布高管变更，受宠若惊的黄宝贤接受董事会的提议晋升为总经理。

由于邦德的成功，哈罗德·比克斯比认为他本人慢慢淡出中国舞台的时机已经成熟，虽然不是退出到完全放手的程度，但起码可以远至碧瑶的高尔夫球场和吕宋岛（Luzan）高地的田园诗般的美国飞地。从那里，在邦德自己已经打下坚实基础之上，他可以在遥控跨太平洋航线的具体业务的同时，对中国的事务保持着鞭长可及的关注。"如果你要穿过前方的阴霾操纵中国的局势"，比克斯比在信中写道，"你就必须如同机长那样得到所有的控制权，我们会尽一切可能给你面子。……因此我建议，由你向我们的中国同事提供意见。……那样的话，你就是全权负责，只接受来自纽约的指令。"[3]

"我承认感到一丝害怕"，邦德对妻子说，"但是我会克服的。"[4]

上海战事迫使中航把总部迁到汉口，蒋介石在此建立临时首都，距离内陆的重庆市还有440英里。但是南京的沦陷威胁到了汉口，黄宝贤不得不在中央政府之前再次将办公室向上游搬迁。[5]中央政府向四川撤退遇到的复杂情况是刘湘将军的存在，此刘湘也就是1933年与邦德、比

克斯比和黄宝贤谈判重庆至成都的航权的同一位军阀。[6]通过航空服务、蒋介石的反共活动，以及其他的财政和官僚政治的渗透，国民党在四川的影响逐渐增强，但刘湘顽强地顶住了每一次侵犯。然而，在政治上他需要显示爱国团结的表象，日本入侵后，他曾去南京“助理军事行动指挥”。1938年1月，国民党最高层请他参加会议讨论将政府迁到四川，刘湘对此想法格外缺乏热情。在这次秘密会议上，国民党设精致的宴席招待刘湘以示敬意。宴后，刘抱怨胃痉挛，次日上午在汉口医院死亡。中央政府举行了隆重的国葬以纪念他的逝世，但这种不择手段的趋同令众人侧目。蒋介石任命了一个亲信顶替空出的四川省主席位置，于是中央政府的迁都便没有出现太大的乱象。[7]

鉴于威廉·邦德一直指责中国人自1937年8月以来运营不称职，他后来很惊讶地发现，原来该航空公司居然还在赚钱。[8]林上校掌权期间大幅盈利（相当于现代100多万美元），造成泛美航空的地位恢复具有更加鲜明的政治背景。

国民党对中航态度的改变密切反映了他们的战略形势。他们在统一战线压力下被迫抗日，蒋介石曾在上海组织攻击，是因为城市战场为中国提供了最佳的获胜机会。在8月的上海战斗中，日本人虽然经历了最初的失败，遇到中国人浴血杀敌并僵持数月，但最终靠空中优势和海军炮火救了他们。持续的僵局和通过公平谈判得到的和平，应该会是长期饱受蹂躏的中国的胜利。如果事态发展得相当不错，中国不会有兴趣与美国人分享中航，毕竟，这些美国人在战争爆发后抛弃了中航。此外，从中国驱逐外侮是国民党的一个既定目标，也是他们创建中航合作关系以学习航空公司经营的主要原因之一。如果中国把日本赶入长江或赢得平等的和平，随之而来的民族自豪感的爆发非常可能导致对所有外国列强的驱逐。只要上述情况保持貌似合理的结果，中国就不会对邀请美国人回中航感兴趣。

然而，日本人冒险的杭州湾登陆打破了战场僵局并瓦解了蒋介石的军队主力，中国突然要面临长期战争，一场需要朋友主持正义的战争。中国的两个最具潜质的反日盟友是苏联和美国，泛美航空总裁胡安·特里普精心培育其公司与华盛顿的关系，特别是美国政府中对远东事务最感兴趣的国务院和海军部门。对于中国来说，泛美航空在中航的股份似乎是一种用来影响美国政策的极好的工具。

随着变化的尘埃落定，香港成为中航的“DC-2”运营基地，哈罗德·比克斯比警告邦德，随着香港的相对重要性增加，他将面临一个新问题——英国人。虽然比克斯比相信两个管理启德机场的英国官员与那些“把高速公路铺设到地狱”[9]的人有相同的意图，他同样确定他们慢慢吞吞的巡航速度和缺乏常识，正如他们对付泛美航空一样，会给邦德带来许多头痛的问题。[10]听从比克斯比的忠告，邦德不经公告便悄悄地扩大了中航的离香港航班量。[11]这些变化体现了该航空公司的飞行模式的重大转变，并改变了香港与日本和中国的战略关系，但邦德并没有将这些新的考虑向殖民政府陈情。正如他所希望的那样，他们没有正式注意到便接受了这些改变。

邦德全力投入工作，数百个问题竞相争取他的关注：维修、燃料供应、备件短缺、敌人劫掠、中国政治和官僚作风，以及被一场短暂而猛烈的重庆风暴损坏的四架飞机。邦德管理着这一切，同时关注着完成他的职业双目标——维持中国航空运输和回收泛美航空投资。就个人而言，他渴望局势稳定，好让他将家人接回东方。

远在菲律宾，当比克斯比不在碧瑶时，就住在马尼拉酒店（Manila Hotel）。1938年3月31日凌晨，接线员将一个电话接进他的房间，5年前的今天，他宣布泛美航空收购中航的美国股权。这是胡安·特里普从世界的另一边打来的电话，他热情洋溢地表扬了威廉·邦德的工作。比克斯比证实了特里普关于邦德可以负责“中国大戏”的感觉，特里普命令

比克斯比调回纽约。比克斯比在4月1日愚人节那天早早前往碧瑶，因为他不得不向不想回家的妻子“温柔地告知这个消息”。[12]

威廉·邦德的问题则完全相反。[13]他已经有7个月没有见到妻子了。她不能和他在一起使他心如刀绞。到了3月，香港似乎足够安全，他说服姬兹将他们一岁的儿子交给她的母亲和保姆，飞到香港做实验性探访。如果她在香港过上几个月感到远东安全了，她就去美国把儿子接过来。如果政治形势恶化，她就回家待着。

邦德夫妇租下了浅水湾（Repulse Bay）的1号平房，浅水湾是香港岛南边的一处迷人的海滨飞地，二人为分离半年多后久别重聚而纵情享乐。[14]与上海相比，香港闷热、小地方气，而且英国味很浓厚，但姬兹在其他从上海迁徙过来的家庭中有朋友。哈罗德·比克斯比从菲律宾飞过来，表面上是为了签署一些文件，但主要是因为想要和他最好的朋友开最后一次香港水上的士（walla-walla）式会议。[15]

1938年的上半年，中国抗日运动的中心在武汉三镇——汉口、汉阳和武昌，蒋介石将武汉定为“临时首都”。4月29日，邦德在汉口午餐后，他在纽约国家城市银行（National City Bank of New York）[16]的公寓拜访了老熟人亚瑟·N.杨博士（Arthur N. Young）。[17][18]亚瑟·杨是加利福尼亚人，长着双下巴；毕业于波莫纳（Pomona）的西方学院（Occidental College），在普林斯顿大学（Princeton）获经济学博士学位；还是个有音乐会水准的风琴手，战前定期在上海国际礼拜堂演奏；自1929年以来是宋子文最亲近的美国顾问。在1930年代的早期和中期，亚瑟·杨因帮助宋子文组织和保持一支美国退伍飞行员分遣队在华训练初出茅庐的中国空军而熟悉了航空业务。邦德希望亚瑟·杨填补比克斯比在董事会的空缺席位。两个男人正在清谈之时，谈话被震耳欲聋的持续急促短音的空袭警报所压制，在过去的八个月中，悲号哀鸣的警报已经成为遭受战争重创的中国生活中特征鲜明的声音。邦德和亚瑟·杨手

中拿着饮料，匆忙走楼梯上到楼顶。万里无云，碧空如洗，除了空袭警报器令人厌烦的鼓噪，这是一个美丽的春天的下午。

警报沉寂下来，取而代之的是航空用星型发动机发出的沉闷的机械轰鸣声。邦德细数了一下，共有37架从附近军事机场起飞的中国驱逐机。其中半数飞机的分遣组消失在北方，余下的分遣组爬升到城市上空，直至在阳光下保持高空位置，到目前为止，它们在头顶上方几乎是看不见的，只听见发动机的轰鸣消减为远方传来的低吼声。偶尔，一股偏转的气流将声音带到楼顶，发出比较强烈的振响。过了25分钟或30分钟，没什么动静了，正当两个男人差不多要认定这是误报的时候，邦德大声叫喊，并指着在武昌上空划过江面的炮火闪光。几秒钟后，他们就听到防空高射炮的“咚咚咚”快速滚动的发射声。亚瑟·杨看到有一支9架飞机组成的编队，正在从约12000～14000英尺的高度飞过来。

“轰炸机！”邦德喊道，“那些是日本人”！[19]

密密麻麻如黑色斑点似的炮弹在靠近敌机的位置爆炸，天空斑驳陆离。亚瑟·杨又看到了第二支编队，正在第一支编队后边约1英里的位置紧随。1938年4月29日，是日本帝国裕仁天皇的37岁生日，裕仁是日本第124位天皇明治的孙子，日本空军在这一天大肆轰击中国临时首都以示庆贺的意图非常明显。

中国飞机从高空下降全力加入战斗，机枪“嗒嗒嗒”响个不停。护航的日本驱逐机向着中国拦截机猛冲，然后转头并绕着轰炸机编队护航，轰炸机编队过江攻击在汉水江口附近的汉阳兵工厂，掷下全部的有效载荷后打道回府。但中国的反击已经破坏了日机的目标，日本的高能炸药远离兵工厂，在市区爆炸。日本驱逐机停留在空中混战，以防止中国飞机骚扰撤退的轰炸机。双方驱逐机在汉口东边的天空中像雨燕般飞翔盘旋，变得敌我难分。阳光在转弯的飞机的机翼上闪烁。邦德和亚瑟·杨看得到机枪的火光，但远处的枪炮声已达到他们的听力的边缘。一架飞

机从天上坠落，拖曳着一串火焰，邦德和亚瑟·杨确信是日本飞机，像小孩似的欢呼。这场猛烈的竭尽全力的空战持续了30分钟，直到日本驱逐机因进行了长时间的最大能力的空战而燃油将尽，向东散去。中国飞机三三两两，散漫地飞向武汉三镇的机场。没过多久警报解除声响了。

邦德走到楼顶的边缘，看着人们从外滩的防空洞中涌出。身穿蓝布衫的苦力们提起他们撂在洞口的东西，黄包车夫抓住他们简单的交通工具的拉杆恢复了生意。汽车出现了，邦德感受到了太阳的暖意，他惊讶的是，这一天会这么美好，明明知道江对岸的汉阳落了许多炮弹，那里的情景大不相同。邦德很想知道日本人到底认为他们已经完成了什么，此举如此野蛮，似乎没有意义。就他能辨别出来的，日军所做的只是打死打伤数百平民以庆祝他们的天皇的生日。

当晚，邦德找到了航空顾问陈纳德，陈纳德是空战战术专家，策划了此次中国作战的计划。陈纳德粗犷、满布皱纹的脸上闪耀着强烈的自豪感。那一天，他的飞行员宣称击落了敌方24架飞机中的21架，到目前为止，他们发现并验证了17架日机残骸，中方被击落7架飞机，损坏3架，5名飞行员牺牲。陈纳德将他的部队分为两个分遣组，派遣一组守在汉口明媚的阳光的高空，另一组派往远离城市的东北部。第一组在汉口袭击日本轰炸机，并纠缠它们负责护航的驱逐机，进行空中混战以消耗其燃油储备，使它们与轰炸机分离。第二组扑向撤退的轰炸机狠狠打击，陈纳德认为他们击落了这批轰炸机中的9架。这是自第一次世界大战以来最大的空中战役，也是中国一个巨大的胜利。不幸的是，空战改变不了整体战局。这个月早些时候一支指挥得当的中国军队在徐州东北边的台儿庄布下了反攻包围圈，杀死了8000多日本兵，即使在这样的地面战场上的胜利也改变不了战局。[20]两次胜利均被广泛庆祝，但战略态势依然对侵略者有利。日本人稳定了与北平和上海连接的沿海省份，从而清除了受侧翼攻击的威胁，然后沿长江和黄河继续攻打内陆，两个方面均取得进展，但其主要的方向是沿着黄河上行朝着开封和郑州的铁

路连接点进军，由此他们可以沿京汉铁路直逼武汉三镇，随后攻克武汉，迫使中国投降。

长江和汉水都是放任自流的江河，没有大桥，也没有堤坝，1938年6月，这两条江带着旋涡的夏季大水的水位高度与汉口江滩齐平。[21]帆船、舢板、轮船和炮艇挤满了上涨的水域，反映出汉口居民的拥挤程度。自南京沦陷后，汉口居民增加了一倍。日本入侵使1600万难民流离失所，城市的街道上挤满了人，一些正在离开，一些刚刚抵达。城市里的一些墙壁上覆盖着大量的汉字，都是与家人失散者的寻人启事。记者、图片摄影师、军火商、纪录片摄影师、革命者、间谍、发战争财的人、外国领事、雇佣兵和妓女大批涌入城市。交战双方的索赔与反索赔消息充斥着报纸，在1938年年中，由于日本从两个方向朝汉口进军，汉口引起了整个世界的关注。

为了减缓敌军的进军速度，6月，中国士兵在开封附近的黄河炸堤。[22]暴雨使河水猛涨，浑浊的水从缺口处奔腾涌出，形成了一个巨大的湖，这场人为的大灾难淹死了成千上万的农民，摧毁了数以百万计的房屋和农田，并将黄河下游流域数百平方英里沦为泽国，当季的农作物全部被毁，使该地区陷入饥荒，日本沿黄河的进犯因被淹的土地而停滞下来。但不到一个月后，邦德向纽约解读说，虽然洪水实际上已经使黄河改道——现在从山东半岛注入黄海，距6月前的入海口直隶湾[23]以南300英里——但是洪水没有显著延缓敌人的进攻。日本人只是调整他们南侧的主攻方向，在其空中力量劫掠式的保护下，沿长江向上游进犯。

中航的飞机和无线电台监测着由陈纳德设计的中国防空警报网，旨在尽可能收集有关日本空中动态的信息，但随着敌人在1938年整个闷热的夏天向汉口逼近，距离越来越短。邦德考虑完全切断“DC-2”在武汉三镇的服务，但南京的浩劫折磨着他的良心。[24]他认为，他的航空公司

救助撤离的每一个人都是从日本刺刀和杀人坑中拯救回来的生命。即便如此，他还是经常要为这为那操心。

他的主要关注点之一是钱。[25]他的航空公司赚到了巨额的钱，但已经到手的“可观的利润”是无法保值的中国货币。[26]官方汇率为29美分兑1中国元，但财政部不允许中航——或任何其他人——以官方汇率自由大量地出售中国货币和购买外汇。[27]作为战时的需要，每一笔交易均须得到批准，而“美金”[28]从中央银行的流出，就像是从针孔一滴滴漏出来。公开市场利率已经低至约40%。更糟糕的是，交通部的经济收入一团糟。“如果他们的亏损继续增加，而我们的盈余不断堆积，答案恐怕是再明显不过了”，邦德给在克莱斯勒大厦的斯托克利·摩根写信说道。“问问比克斯比先生他的登山家老朋友以及他是如何保住漂亮的妻子的。”[29]

比克斯比的自动应答是：“赤脚和怀孕。”[30]他和邦德都觉得保持这家航空公司处于贫穷状态是唯一确定可以使中国官场不顾一切地搜刮金钱的手远离中航的金库的办法。而且，邦德感到秘密储备美元可以作为对中国货币价值进一步下降的重要的对冲，他试图说服总经理黄宝贤走私10万墨西哥鹰洋出中国，以任何汇率将其转换为美元。黄宝贤不愿意，他认为财政部最终会以官方汇率释放出足够的外汇来满足他们的需求。此外，黄宝贤是中国公民，受中国法律约束。这样的金融诡计会使他的工作岌岌可危。

邦德对他的中方伙伴不耐烦了。为寻求指引，他带着黄宝贤去见邓勉仁，邓勉仁在上海战事之后已迁至香港，他显然没有因为邦德在11月时采用了铁腕手段而对其怀有恶意，事后的发展已经证明邦德当时的做法对重建泛美航空的地位很重要。两个朋友的关系再次根植于坚实的基础上，邓勉仁作为广东银行行长，又是宋子文关系最密切的人之一，邓勉仁处于提供经济方面的合理忠告的完美的位置。邓勉仁的分析说得很

圆滑，但他的含意非常明显，他预计中国货币将大幅贬值。黄宝贤同意了邦德的方案。

夏普和他的伙伴吴士在泛美航空的一家南美子公司干了一段时间短暂而不如意的工作，接到邦德关于中航恢复营运的消息后回到中国。夏普从重庆将第一批2万墨西哥鹰洋运到香港，但当广东银行兑换现钞的员工发现中国钞票上的序列号被记录用以跟踪现金的流向时，邓勉仁中止了交易。邦德派另一名飞行员把这些“热钱”走私回到中国，将它们换成旧的、更好流通的钞票。第二次一切顺利没出问题，但中国货币如此稳步地贬值，此次延误使中航在兑换中损失了几个点。

汽油是另一个一直令邦德头痛的事。[31]自由的中国没有炼油能力；每一滴汽油都必须进口。中航在香港可以得到所有需要的燃油，但将汽油搞进内地就完全是另一回事儿。1938年年初把汽油搞到汉口最合理的方式是通过九广铁路和粤汉铁路联运，但几乎每一个能飞的日子日本人都进行轰炸，邦德通过美孚石油公司（Socony）处理燃油运输，美孚石油公司坚持要收预付款，否则一滴油都不发货。如果货物在途中被毁，美孚石油公司留下钱，中航承担汽油损失。该年年初，已经有几千加仑汽油流淌在铁路上了，但到了盛夏向中航供应的燃油量已经降低到很低的程度，在中国的每一个民用和军事组织都在为满足各自的需要、争取分配到铁路货运车皮而争吵不休。邦德已经连续四个月无法挪动一加仑汽油。燃油短缺问题迫在眉睫，比克斯比和摩根在纽约提出一个惊人的方案——邦德雇佣苦力从香港长途跋涉750英里将汽油运送到重庆。他们计算，这样一支骁勇的劳动大军，每加仑汽油的成本只会增加50美分。摩根对东方问题所做的分析，正如经常预料得到的，就是出自一个在纽约用桌子飞行的人的主意[32]，但比克斯比应该清楚得多。邦德希望比克斯比会让摩根只把邦德的名字包含在提案中，因为当面取笑摩根是糟糕的公司政治。

铁路运输的情况腐败透了，这是中国，铁路管理局里某个耍小聪明的家伙拒绝放车皮，除非贿赂其大量钱财。只有他压榨够了，事情才会动起来。如果索要尚算合理，也就罢了，但他的贪得无厌引致几个部门联合起来发表了一份报告。这个超级压榨里手被传唤到汉口处决了。

货运车皮的问题一下子变得简单多了。7月，邦德分配到了11个车皮，几周后，他惊讶地接到报告说，已经有110000加仑燃油运到汉口，装了船，正在上行前往相对安全的重庆。

该问题的解决并没有使他缓解紧张。情况如此反复无常，而且问题如此普遍，以至于他永远不可能完全解决。中航的要求从来没有放松，虽然姬兹在东方可以消除他思念的痛苦，但邦德一半以上的时间都待在中国内地。他觉得自己就像个在玻璃地板上玩杂耍抛砖的人似地战战兢兢，这对他的健康产生了负面影响。哈罗德·比克斯比在一封空邮信中向东方发出警告：

> 我注意到在过去3个月中你只在香港过了23天，我想再次提醒你，你对姬兹、家人和朋友是负有责任的，不应因为你的保护公司的最大利益的愿望而被忽视。如果你没有充分地意识到要照顾好自己，我们会给姬兹一份授权委托书，请她把你在香港禁足。[33]

邦德忽略指令，在8月初飞回中国，与乘客一起乘坐由最近升为总飞行师的夏普驾驶的一架“DC-2”向北飞往汉口，巡航高度为9000英尺。[34]当他们在汉口的西南方还要飞行一小时的时候，随机报务员报告说日本空军正在前往临时首都进行空袭。夏普将中国副驾驶赶到客舱，并邀请邦德坐到空出的座位。汉口空袭从警报开始到解除持续近一个小时，所以邦德和夏普决定还是合理地保持航向并观察事态的发展。世界上任何其他航空公司都会认为这天对于飞行来说是完美的一天，但晴朗的天空和无限的能见度对于在竞争激烈的空域中手无寸铁的运输是不可靠的资产。邦德从夏普的座椅后面的飞行袋中抽出双筒望远镜。[35]

45分钟后，该空袭还没有出现，但解除警报也没有响。此刻，任何向汉口的靠近行为，都会冒着挨打的危险。夏普急剧转向西—西北，邦德发现右前方有些小黑点，通过望远镜看出有三架单发动机驱逐机纠缠在一起血战。夏普斜飞转左，然后再转向右以便邦德观察空战，但邦德的连续的叙述仍不能满足夏普的好奇心，他俯身时不时瞥一眼这场战斗。

夏普和邦德对空战的细节如此全神贯注，以致不曾注意到自己已经转向跟踪了这场空战，直到敌机掉转航向直奔他们的“道格拉斯DC-2”。但即使到了这个关口，夏普着了迷，舍不得错过这个场面。他转了四分之一个圈并保持以右侧翼梢向前飞以便边飞边看，这还不够，夏普下令邦德和他换了座位，于是由邦德驾驶而夏普用望远镜仔细研究这场好戏。最后，空战在远处消失，解除警报通过无线电传来。

夏普回到机长座椅并恢复前往汉口的航程，汉口机场就在刚才那个时间遭到轰炸。从望远镜看到损坏的仅限于机场西北的建筑群，跑道看起来安然无恙。夏普划了个弧线，对准跑道，就在此刻发现了一架单发动机驱逐机从相反方向快速低飞过来。夏普和邦德度过了高度焦虑的十来秒，才确定了它是中国飞机。该驱逐机顺风着陆，机头朝着夏普的“DC-2”，错过了跑道的大部分，轮胎陷入松软的地面，鼻子朝下背朝天地着陆。夏普避开驱逐机残骸，以合理的速度迎风着陆。当“DC-2”的乘客下机时，一部征用车辆把受伤的驱逐机飞行员送往医院，有颗子弹穿过了他的大腿。邦德等到乘客听不到的时候对夏普说：“夏普，我们飞成这个样子，回到美国，航空局会把我们扔进监狱。”[36]

“但我们现在不会回美国，是吧，老板？”夏普懒懒地说。他眨了眨眼睛。“要走了。市区有大赛。”

这是那天下午邦德最后看到夏普，夏普给了出租车司机一大笔小费，催促他赶紧开路去汉口江滩。自从女人离开后，城里最热门的娱乐

就是在一家江滨酒店玩高赌注的扑克游戏。[37]游戏只有空袭时才会暂停，但也只当炸弹正在落下时才会。航空顾问陈纳德也是一个常客。

邦德将未加修饰的事实细节写入他给泛美航空的一封长信中（当然没有提夏普的扑克游戏）。“我希望这一切没有让你厌烦”，他总结道，“如果你烦了不想看的话……随便把它扔进废纸篓。”[38]

这封信命中注定不是那么糟糕。邦德关于中国战争的轻快的故事在克莱斯勒大楼上部楼层发挥了出色的作用。

---

[1] Bond to Morgan，July 28，1938；Bond to Woodbridge，August 1，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[2] Bondy to Dearest Kits，January 9，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[3] “Bix to Bonda，” January 7，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[4] Bondy to Dearest Kits，January 9，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[5] Bixby to Mr.S.C.Hsu，March 12，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；1938.11.17“中国航空公司董事会第37次会议记录”；P.Y.Wong to Bond，January 19，1939；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；笔者访谈陈文宽，2006.4.19；笔者在中航2005年聚会中与弗丽达·陈的谈话；William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.118；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.169。

[6] “Szechwan Chief Dies，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），January 21，1938；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，pp.203-204.

[7] Bond to Bixby，February 17，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover

Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；1938.11.17，“中国航空公司董事会第37次会议记录”，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[8] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[9] 喻只知蛮干。——译者注

[10] “Bix to Bonda，” January 7，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[11] “Bix to Bonda，” January 7，1938，WCB；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.166.

[12] Bixby to Bond，April 1，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；还有，比克斯比二女儿伊丽莎白·比克斯比向笔者提供的黛比·比克斯比写的“H.M.比克斯比一家在中国，1934～1938”。

[13] Bixby to Colonel Clarence M.Young，January 28，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.171；Phillip Snow，*The Fall of Hong Kong*，p.352，note 11.

[14] 邦德写给香港Realty & Trust公司，1938.6.3，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[15] Bixby to M.Y.Tong，April 16，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.179.

[16] 今花旗集团。

[17] Bond to Bixby，May 1，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Chinese Air Force Claims Big Victory，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），April 30，1938；John Gunther，“People of Hankow Take War in Stride，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 5，1938；Peter South，“Will Russia’s Aid to China Hasten a Clash with Japan？” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），May 7，1938；“Reports on Japan’s Air Losses，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），May 14，1938；Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，pp.89-90；Wanda Cornelius and Thayne

Short，*Ding Hao*：*American's Air War in China*，1937-1945，pp.87-88；Paul Frillman and Graham Peck，*China*：*The Remembered Life*，pp.16-17；Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，pp.252-253；Arthur N.Young，*China and the Helping Hand*，*1937-1945*，pp.54-55；Young，*Cycle of Cathay*，p.120.

[18] Arthur N.Young to Dr. Reginald Farrar，February 11，1977，*C.N.A.C. Cannonball*；Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，pp.4，68-70.直到1939年4月前，邦德仍未能落实亚瑟·杨的承诺，填充比克斯比在董事会空出来的位置：Bond to Peng Sho-pei，April 25，1939，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.179。

[19] Bond to Bixby，May 1，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[20] "Japanese Defeat a Major Disaster；Crisis in Cabinet，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），April 15，1938；Hallett Abend，"Debacle at Taierhchwang，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），April 15，1938；F.Tillman Durdin，"Eight Divisions on Move，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），April 15，1938；Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*，pp.146-58；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，p.320.芬比（Fenby）称杀死了8000日本人；多恩（Dorn）则称杀了16000人；纽约时报援引了中国的中央新闻社——不可靠的来源，报道称有42000日本人阵亡。

[21] Bond to Bixby，May 8，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中的相片；F.Tillman Durdin，"Big Air Raid Kills 600 in Wuhan Area，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 20，1938；John Gunther，"People of Hankow Take War in Stride，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 5，1938；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），June 10，1938；W.H. Auden and Christopher Isherwood，*Journey to a War*，p.49；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，p.141；Frillman and Peck，*China*，pp.3，11，12；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.118。

[22] Bond to Bixby，July 3，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Hallett Abend，"Chengchow's Fall Is Expected Soon，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 8，1938；F.Tillman Durdin，"Floods Protect Chengchow，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 12，1938；Douglas Robertson，"China Floods Ruin Vast Farm Lands，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 16，1938；"Flood and War，" London *Times*，June 16，1938，and "The Destruction of China，" *Washington Post*，June 16，1938中转载

的文章，Vol.2，No.1；“Chinese Resigned to Flood Sacrifice to Check Invaders，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 17，1938；“Flood Devastation in China Spreading，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 17，1938；“Japanese Shifting for New Assaults，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 22，1938；O.J.Todd，“Yellow River Dragons Stir，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 26，1938；Douglas Robertson，“North China Floods Seen from the Air，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 4，1938。

[23] 今渤海湾。——译者注

[24] Bond to Morgan，July 20，1938；Bond to Morgan，July 27，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；陈文宽确认，在中国普遍知道南京大屠杀：笔者访谈陈文宽，2005.1.7。CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》）在1938年7月23日、8月13日和10月1日发表日军的执行坑、用武士刀斩首和拿活生生的中国战俘练刺刀的相片。还有Edwin P.Hoyt，*Japan’s War*，p.172，说南京大屠杀的报道和相片出现在全世界的报纸新闻中。许多当时的书籍讨论了就像是常识的南京大屠杀：Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*； Hallett Abend，*My Life in China*，*1926-1941*； John B.Powell，*My Twenty-five Years in China*； Gerald Samson，*The Far East Ablaze*。

[25] Bond to Morgan，August 9，1938；Bond to Bixby，April 24，1938；Kitsi to Dearest Family，June 14，1938；Bond to Bixby，July 10，1938；Bond to Morgan，Letter No.3-38，July 14，1938；Bond to Morgan，July 16，1938；Bond to Morgan，July 30，1938；Bond to Morgan，Letter No.20，August 9，1938；Bond to Morgan，June 26，1939；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Hallett Abend，“China’s War Loss Is Huge，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 24，1938。

[26] Bond to Morgan，August 9，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[27] Bond to Bixby，April 24，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[28] 在远东普遍将美元称为“美金”，即金色的美元，而中国元则称为墨西哥鹰洋或“CN”，即“中国的钱”。

[29] Bond to Morgan，August 9，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[30] 比克斯比访谈，1957，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学

图书馆），Box 20，Folder 1。

[31] Bond to Bixby，February 27，1938；Bond to Bixby，May 1，1938；Bond to Morgan，July 16，1938；Bond to Morgan，July 27，1938；Morgan to Bond，Letter No. B14-38，July 27，1938；Bond to Morgan，July 30，1938；Bond to Morgan，August 8，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.167。“耍小聪明的家伙”和“超级压榨里手”是邦德在其信件用的短语。

[32] 喻纸上谈兵。——译者注

[33] Bixby to Bond，July 22，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[34] Bond to Morgan，“personal，” August 8，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[35] （双筒望远镜）是每位中航飞行员的个人财产，放置在座椅后面的飞行袋中：笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[36] Bond to Morgan，“私人的”，1938.8.8，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[37] Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，p.252；中航飞行员对夏普的高风险的赌博倾向的许多评论；笔者访谈弗丽达·陈，2006.9.19；*C.N.A.C. Cannonballs*登载的许多逸事。

[38] Bond to Morgan，August 8，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

13 “桂林”号事件

“DC-2”在启德机场跑道的尽头隆隆作响，早晨的阳光在铝制机翼上闪闪发亮。[1]驾驶舱内，机长吴士及中国副驾驶刘崇伦一起在起飞检查单上逐项检查并打钩，测试左右两个磁电机，并查看发动机仪表，认为一切都在正常值范围内。驾驶杆在机长手中抖动着，他脚踏方向舵踏板，操纵制动器。机长吴士点了点头，副驾驶刘崇伦将油门杆向前一推，两个星型发动机吸入高辛烷值汽油，发出最佳的轰鸣声，这是1750马力纯机械的欢呼。螺旋桨拍击着夏日的空气，威风凛凛的名为“桂林”号的“道格拉斯”制动器被拉起，就像被紧紧勒住想脱缰而去的纯种马。

吴士松开制动器，飞机向前爬行，开始比较慢，然后越来越快；尾轮收起，银色的飞机的状态有点难以区分，既不完全着地，也未完全升起来。吴士放松操纵杆，飞机腾空，他逐渐加速，右转飞行，飞出维多利亚港。这片英国殖民地上郁郁葱葱的山坡和怪石嶙峋的地表并没有在上午的闷热阴霾中变得暗淡。随机报务员祖罗[2]发送了起程信息：1938年8月24日上午8：04。

吴士的飞机满负荷运载，14名乘客，加上一名乘务员、一名无线电操作员和一名副驾驶，包括他自己在内总共18人。多数人把脸贴在飞机舷窗上，欣赏着香港港壮丽的景色。吴士的最终目的地是四川省的心脏地区重庆和成都。他先将航向转到西北，前往经停的第一站梧州市，梧州市位于香港西北约750英里处。

起飞20分钟后，飞机爬升到6000英尺高度，并越过香港边界进入中国领空。就在此时，他在正前方发现了8架浮筒式双翼飞机。吴士不认

识这些飞机的类型，但他认为它们是日本飞机——他们在香港附近有一艘水上飞机维修供应舰，而且他以前在上述地区附近看到过他们的军用飞机。此前中航飞机未曾被攻击过，但中航公司本身的确切定位相当暧昧，而吴士是个细心周密的飞行员。他掉转方向，飞回香港新界，并在此过程中甩掉了尾随的日本人。为稳妥起见，他爬升到8000英尺，给了几分钟让它们通过，然后180度大转弯，将航向重新锁定为梧州，方向盘指向297度。上午8：30，该“DC-2”再次高飞越过了香港边界与中国大陆之间的海湾的西端。吴士扫视了前方的天空后让飞机平飞并查看后方，刚好看到了5架日本双翼飞机正在距他上方三四千英尺处以极快的速度向着他的机尾下降，这是教科书中典型的驱逐机攻击模式。更糟的是，他们把他与香港的安全空域分隔开了。这也许是武士道的虚张声势，但考虑到自己控制的是一架毫无武装的运输机并要对14名平民的安全负责，吴士不敢再多等一秒来确定他们是否会开火。他突然转左向下，以超过200英里的时速快速飞行，朝着3000英尺高处的一片云飞过去，在迷雾中他或许能躲避追赶——那他就赢了。

吴士赢了这一轮追逐，但当他接近明显安全的时候，发现那片云并非安全之处——它覆盖了一小片山脉。他斜飞切入这片云并掠过其边缘，在水气中钻出钻进以求保护，却猛然看到这片云之外竟然是晴朗的天空，他被通常像个大汽锅专门制造云雾的中国南方的天空出卖了。现在，前边100英里没有一缕积云，他的“DC-2”在这样的蔚蓝天空中就是个任人宰割的泥制飞靶。

吴士掉头想钻进刚刚离开的那片云，一串子弹击碎了仪表板，另一阵弹雨密密麻麻地打在机翼上。吴士咒骂着，大幅度盘旋下降。他看不见后面的驱逐机，但在下方靠近地面的地方，一架日本飞机斜切过他的“DC-2”的阴影，就像捕食的猎鹰。吴士在最低下降高度位置退出螺旋下降状态，擦过满布田埂而地形不利于迫降的稻田，通过转弯和摇摆机身躲避子弹，吴士飞向其右边的一条江[3]，像江湖艺人似的扭转牵引着

驾驶杆和操纵着方向舵。飞机受到了更多的射击。

江上星星点点地散布着舢板，渔夫们看到天空中的这一幕惊讶得目瞪口呆。在祖罗紧急发出遇险信息的同时，吴士掠过他们的头顶，瞄准了靠近右岸的一处无障碍水面，关掉发动机和断开磁电机开关以中断蓄电池供电，吴士发出信号弹，飞机失速，熄火。机尾先撞击水面，溅起的水花像公鸡尾巴。一刹那，整个飞机一下子栽入水中，激起巨大的飞溅的水花。日本双翼飞机在后面咆哮着射击，把飞机打成了马蜂窝。

这是一个完美的水上迫降，就在江岸旁边，吴士把水流的强度因素也都考虑在内。当溅起的水花从挡风玻璃上流淌下来时，激流已经把飞机推到了江中心。吴士解开他身上的背带系统，从他的座位攀爬出来检查乘客情况。谢天谢地，没有一个人受伤。祖罗按吴士的命令敲出另一个莫尔斯电码信息——被迫降落，无人受伤。乘务员“砰”地打开侧门，江水带着旋涡在门的底部2英尺以下流过。乘客们可以跃出和跳进江中，但没有人移动。他们死盯着吴士，面部表情紧张，眼睛因充满了恐惧而迷茫。天哪，吴士意识到，他们不会游泳！

吴士猛地推开驾驶舱顶上的应急舱门，把头探出到阳光下，5架浮筒式驱逐机盘旋着形成新一轮攻击，航空用星型发动机轰鸣着，红色膏药标志凸显在机翼和机身上。毫无疑问，是日本人。一个头戴小小的圆锥形草帽的渔夫用双臂拼命地地摇着橹远离浮在水面上的飞机以躲避扫射，攻击方最前的双翼飞机在他的帽顶上空几英尺猛烈射击。机枪突突突作响，掩盖了发动机噪音。子弹洞穿了“DC-2”的机身，舱内一个女人发出尖叫。吴士侦察到对岸绑着一条闲置的小船。吴士躲回驾驶舱，命令刘崇伦通知会游泳的乘客跳出机舱并离开飞机。吴士本人也会游泳，他想游向那条小船。

刘边喊着指令，边扯掉衬衫，冲向过道帮助一位颈部中了枪的孕妇。正当他跪下帮她包扎伤口时，更多的子弹射进机身，两颗击中了刘

的头部和胸部，就像屠宰车间狠剁大块肉似的把他射杀。距水面40英尺的第5架飞机咆哮着，在其伙伴的背后拉高并俯冲转弯，准备再次扫射。吴士挪动着身体冲出驾驶舱顶部的舱门，投身入河并向舢板游去。他泳技不怎么样，穿着靴子和衣服，而且入水的位置与小船的距离很远。麻烦大了。时速6海里的水流把他冲到远离目标小船的下游，两架日本驱逐机一前一后直接对着他开枪。当为首那架飞机向围着他的水面射出一串串子弹时，吴士大吸一口气潜入水中。当他气喘吁吁地在两轮进攻的间隙中浮出水面，子弹仍然在近旁呼啸而过。如此循环往复了一次又一次，直到他太累了无法再潜水。他喘着粗气在水面上踩着水，大口大口地呛水，子弹向他猛烈射击着，在他周围激起的水花如间歇的喷泉。所幸他没有被打中，吴士用最后的力气爬进江边的芦苇中。

他躺在芦苇隐蔽的泥泞的水边，感到恶心，大口呕吐，看了看手表——已遭水浸，时间定格在上午8：50，他已经离开香港超过46分钟。远处的下游，他的“DC-2”的尾翼和水平稳定器从没入水中一半的机身后部突出，机鼻已经沉在水中，但飞机没有触底。按设计应该可以漂浮四个小时，但河水从密密麻麻的子弹孔涌入，它滑行到了一个弯道，消失不见了。驱逐机在芦苇和稻田的上方对着它猛打和俯冲，就像对着练习场地上的目标似的开火。最终，他们停止了进攻，在郊野上空升到几百英尺的高度沿着长长的椭圆形路线飞行，检查他们的杰作。时间流逝，也许多达一个小时。吴士连挣扎着坐起来的力气也没有。最终，突袭者飞走了。发动机的噪声消失，只剩下8月上午的安静，一只鸟在芦苇中啁啾。吴士用尽力气站了起来，沿着江岸摇摇晃晃地朝着他被击落的飞机的方向走去，勉强忍住胸中的愤怒。历史上没有一架民用飞机曾因敌对军事行动被击落。只是还没有发生过。那些日本飞行员一直在埋伏等待，绝对不是失误：这种攻击——谋杀——是预先策划的。

在江岸下游半英里的地方，吴士遇到了一个中国士兵。他们彼此提出问题，试图沟通却徒劳无功，如鸡同鸭讲：那个士兵不会说英语，而

吴士不会说粤语。吴士想知道他的乘客和机组的命运，都快急疯了，但那个士兵想了个别的主意。他用刺刀指着吴士沿着水稻田埂走，直到遇到他的部队。但是，说话、手势、在泥土上画图，以及洋泾浜语言等各种方法都尝试遍了，还是无法有效沟通。士兵们把吴士送上一条渔夫的小船，告知护送的细节，并将船推到江上，一小时后渔夫靠了岸。吴士大汗淋漓，和那个士兵在小路上穿过稻田和甘蔗田，跋涉了三四英里，来到一个兵营。在依然毫无结果的沟通努力之后，一个苦力拉着黄包车将沮丧万分的飞行员拉到县长张伟昌将军[4]的地区总部。

张将军在他的庭院中会见了吴士，现场有大批前来报告空袭情况的其他目击者。张将军表示非常抱歉，但据他所知，幸存者只有吴士、报务员和一名负伤的乘客，这两人现在都在他的总部里。几具被子弹打成蜂窝似的遗体已被找到，但张将军被迫假定其他在飞机上的人都已死亡。

吴士茫然地走了几步，腿突然一软，一下子跌坐在长凳上。他的飞机上有18个人，一下子15个就没了，真是无法想象。过了一阵，张将军的司机开车送3位幸存者前往澳门。

那天早晨，邦德在中航的汉口办公室组织材料，准备上午11点与国民党交通部部长张嘉璈的会面。[5]他即将离开的时候，一个职员递给他一份无线电报：

> 吴士为日军所逼迫降在河流上，每个人都安全。

一架中航飞机被袭！邦德痛苦得脸都扭曲了。日本迟早要得到他们想要的战争。感谢上帝，没有人受伤。邦德看了一下电报标题，也已经送给交通部，交通部肯定会疯狂地找出泛美航空参与的细节以及该事件对外交政策的影响；他们的宣传部门会像教堂唱诗班似的大肆宣传。美国政府根据国民情绪一直试图保持中立政策，美国飞行员为好战的中国

飞行的故事可能令泛美航空遭到激烈反对。这正是当胡安·特里普允许邦德重新进入中国时最为担心的场景。更糟糕的是，交通部已经领先一步。肾上腺素刺痛着他的四肢，邦德立即需要在交通部有一颗清醒的头脑——他自己的。

他强迫自己去思考。姬兹是他头等重要的责任，而她现在在上海，正在从法租界他们以前的家将东西运到美国和香港。她如果听说了中航飞机迫降事件会感到很恐惧，而这个消息几小时内就会传遍全中国。邦德不愿冒现在不通知她而将来挨责骂的风险。他的信息肯定要被传输的两端的办公人员看到，而任何具体信息很快就会飞到报纸上。因此他的电文措辞非常谨慎：

> 别急。不要改变计划。别说话。邦迪。[6]

电文也许有点儿神秘，但信息本身会告诉她他还活着，而姬兹可以从发送的无线电台确定他的位置。她会被吓坏，但会立刻打消疑虑，并知道该怎么做。紧接着，邦德发电报通知夏普暂停飞机飞出香港并向公司全体人员发出禁令。

通知完了，邦德坐黄包车去交通部。这个地方乱哄哄的像个新闻编辑室，因充满了手动打字机的“嗒嗒”声和“叮叮”声而有生气，秘书们抓着一沓沓的文件跑出跑进。邦德马上感知到了宣传调子：这是另一个“班乃岛”号事件，我们要充分利用它。交通部部长立即把邦德叫进他的办公室，命令他准备演讲稿并开始召集记者。

邦德对部长的非中国式的唐突大吃一惊。“大人，恕我直言，我认为对这一事件的公布应该谨慎处理。我距离事发地点600英里，由我做出的评论，也许会失言。”[7]

“邦德先生，你的角色是通知亚纳尔上将和约翰逊大使，就按这个

顺序，并强调中航是一家用美国飞行员飞行并使用美国飞机的美国公司这一事实。”

部长希望采取军事行动！邦德尽力不表露出惊讶。亚纳尔上将指挥美国海军亚洲舰队，曾与反日严格划清界限，起码在修辞上如此。“大人，如您所知，我们是一家中国公司。是的，美国人在那家公司拥有股份，但只是小股东，美国海军不会为了一家中国公司打仗。不过，我将通知约翰逊大使，他会像其他人一样被激怒。”

邦德忧心忡忡地溜出部长办公室。这是个危险的局面：对泛美航空参与其中的情况，不向驻华大使约翰逊说实话或者说谎搪塞，只会严重打击泛美航空与中国政府脆弱的关系，但考虑到在太平洋彼岸的和平主义和孤立主义高潮，真相可能使泛美航空在美国受损害。胡安·特里普严格指示邦德必须否认与母公司的关系，刚刚发生的场景确实如此。但是，尽管他们尽了最大努力，这些关系是不争的事实。交通部的宣传部门已经在鼓噪泛美航空的参与，而约翰逊大使不是傻瓜。通过正式或非正式途径，他肯定大致知道了这种关系。时间过得再久坏消息也不会变好。既然如此，邦德认为还是说真话的好，事不宜迟。他用强势的语言通过电报报告他所知道的细节：日本曾迫使一架飞机在河上降落，机上每个人都安全，其中有美国人，而泛美航空在该公司有少数股东权益。

在“班乃岛”号沉没事件的余波影响下，美国军舰“吕宋”号（USS Luzon PR-7）只保留了一个很小的内陆中队，困守在汉口江滩。“吕宋”号是一艘浅吃水、架两门重炮的炮舰，插着美国海军巡逻队的旗帜，享受着各种的特权。邦德知道通过海军可以更快将信号送达大使，便到“吕宋”号找长江巡逻队指挥官勒布雷顿（LeBreton）上将，看是否可以使用船上的无线电通过在重庆的炮舰发送消息。海军上将答应了，并在邦德的请求下抄送副本给亚纳尔上将。亚纳尔显然需要知道此事，但他是通过海军渠道得到的通知，不可能非要回应中国政府不可。当邦

德间接提到他相信有一大群记者和中国官员尾随他到江边的情况，勒布雷顿上将邀请他留在船上。邦德非常感激，但开始对电报原文提到的“每个人都安全”的说法有一种不安的感觉。吴士是一位做事精细、头脑冷静的飞行员。邦德只能想出日本人唯一可能迫使他栽入河中的办法——用枪炮。

邦德向勒布雷顿上将坦承他的担心。“‘棉兰老岛’号（Mindanao）军舰不是还在香港吗？”[8]

它在。“棉兰老岛”号是“吕宋”号的姊妹船。

“我不知道你可否让它跑一趟送我的几个人去澳门，看他们是否能够收集到细节？”

勒布雷顿上将用无线电向香港发指令，下午4：30，“棉兰老岛”号报告说，它已离开香港出发，船上有中航总机械师齐格蒙特·索丁斯基（Zygmund Soldinski）、一位医生以及一些其他中航人员。它会在3个小时内到达澳门。

澳门距离香港南边585英里，“棉兰老岛”号炮舰以其最快的速度16节穿过珠江三角洲迎着落日朝着澳门前进。[9]1小时后，它的瞭望水兵发现了一艘蛰伏在靠近澳门海峡的军舰。这是一艘深水驱逐舰，一艘重量级大很多的战舰。“棉兰老岛”号立即通知船员各就各位，进入战斗状态。它全速前进的方式惊扰了可疑的陌生军舰，陌生军舰喷着蒸气不动声色地向远海开去。约晚上7：30，“棉兰老岛”号在澳门港的浅水域抛锚。吴士在市里，监护他受伤的乘客入院。一个小时后他上了船，径直去无线电室给邦德发报。

正当邦德在“吕宋”号的军官起居室坐下准备进晚餐的时候，令人毛骨悚然的事件细节送到了——坐他的飞机的人死了15个，其中包括2名

自己的员工。[10]邦德退到一间军官的船舱，“扑通”一声坐在铺位上。他非常担心当天下午向约翰逊大使传递的消息的后果，这个误传的混乱会改变大使本人的回应的态度。如今，真实的详情被“嗒嗒嗒”地输入新闻专线。邦德决定飞到重庆直接找约翰逊谈。如果此次攻击预示着日本人全力以赴的反商业航空行动，他的航空公司就可能无法生存。巨大的洋流在“吕宋”号船体下流过，产生的轻轻的涛声没能使他静下心来。他度过了一个无眠的长夜。

第二天早上，在邦德离开之前，交通部部长召见他，对他做的宣传所产生影响的强度、容量、质量和数量表示深切的不满。欧亚航空也中止了香港的航班，部长猛烈抨击中航对日本侵略卑躬屈膝及取消航班。邦德强调没有安全保证就拒绝恢复。交通部部长最后就邦德和美国确切地应该做什么和为什么要做等说了一大通，然后结束会谈。

邦德刚踏上重庆的土地，一位机场职员就告诉他一个信息，该信息指示他立即去向孔祥熙报告，但邦德不可能在还不了解他应如何与美国政府的立场保持一致的情况下就与孔祥熙打交道。[11]他转而租了一条小船到江的南岸去见约翰逊大使。邦德对约翰逊开门见山，告诉他所知道的一切。他要为失去的飞机负责任——他没有想到日本居然一点儿宣传活动都没搞就做出这样的事。[12]他还为自己不准确的信息道歉，并提出了自从得知袭击情况后一直在他心中急切要了解的问题：“泛美航空的参与是否令您或美国政府难堪？”[13]

“邦迪，你不必偷偷摸摸！你没有令我们难堪，一点儿都没有。我已致电华盛顿，他们的感觉和我一样，你提供了伟大的服务。我们希望你能继续下去。”

邦德过了好一会儿才真正消化了大使说的话的意义：当战斗在上海爆发时，国务院曾下令泛美航空退出；现在，一年后，美国大使积极地鼓励邦德推进。他还没去见孔博士，但知道了他并不是在美国官员的不

满的乌云下忙活，这对他来说是卸掉了一个巨大的负担。他向大使表示担忧在孔祥熙那里事情不知道会怎么样。

“别担心，邦迪。他需要你，他需要你的人。”

邦德乘一辆渗漏的水上的士渡过湍急的、黄褐色的江流，苦力用轿子把他抬到总理办公室。[14]孔祥熙消息灵通，指责邦德先绕道去见大使，他希望邦德召开一个煽动人心的新闻发布会。

邦德提出异议。

“这是一家美国公司，对你而言就不意味着什么吗？泛美航空事实上就是美国的官方航空公司。”[15]

“顶多是一家非官方航空公司，而且它在中航只是小股东，泛美航空早在五年前就试图获得在中国的落地权，但没有成功，因为不允许外国飞机在中国飞行。中航能够在中国飞行是因为它是中国的，而美国不打算为一家中国公司开战。”邦德停顿了一下，希望孔祥熙应答，但孔祥熙没有。“我很抱歉，博士，但我无法改变这个现实。我知道您不高兴，我也知道为什么。我可以做到最好的就是保持中航飞行。我会尽最大的努力去做，我向您保证。如果您允许的话，我就告退了。”

邦德的下一个听众是交通部副部长兼中航董事长彭学沛，邦德照样是直言不讳毫不客气。[16]彭学沛回敬邦德的是高声咆哮，历数他的不是，而邦德忍住了不加评论。在过去的48小时里，他所遇到的每一个中国官员都在教训他，告诫他他个人应该做什么，中航应该做什么，泛美航空应该做什么，美国应该做什么。邦德认为，他们想要的就是美国向日本宣战，而美国并不打算这样做。邦德不喜欢美国的做法，但考虑到“班乃”岛号沉没和南京大屠杀都不足以促使美国违背其珍视的中立立场，一架坐满中国平民的飞机被摧毁，不管谁拥有它，都不可能推动他

的国家参战。中航唯有百折不挠，向战火交困的中国提供力所能及的服务。

香港航班的暂停迫使邦德绕了巨大的弧线才回到这个殖民地：从重庆先坐飞机往昆明，再坐窄轨火车往河内，最后坐法国航空公司的航班到香港。[17]总而言之，这趟旅行花了5天，而直飞则只需要5小时。1938年8月26日星期五，邦德将于次日在重庆珊瑚坝机场登上他的两架尚在运营的“DC-2”之一，整个远东地区的报纸都抓住了飞机击落事件大做文章，而另一则凶险的消息更掺杂了阴谋的感觉——该消息与孙中山唯一的儿子孙科有关。孙科最近花了7个月的时间去欧洲和苏联旅行，刚刚回来。他去这些国家鼓吹对中国抗战努力的支持，没有一个西欧国家提供实质性的支持，但孙科在香港发表的激烈的反日演讲中曾许诺“从俄罗斯得到更加积极的支持”。[18]一家香港报纸曾宣布孙科将于1938年8月24日搭乘中国航空公司航班前往汉口——正是被击落的那个航班。[19]许多人猜测这是有预谋的暗杀。[20]

一个曾采访孙科的英国记者发现他是“有趣的、能干的、雄心勃勃的、令人愉快地坦诚的”。[21]邦德远不认为他有那么仁慈——他认为孙科在中国属于最腐败的官员之列，并厌恶见到他。[22]不幸的是，孙科是个重要人物。邦德讨厌正式的场合，不得不和他握手，虚与委蛇；而且职责要求邦德参加足够多的此类活动，正因为如此，他才会在1937年11月从南京向上游疏散时认出孙科的一号姨太太上了 “公和”号轮船。那个星期五上午，当邦德离开重庆时，有几件事情是确定的：18个人搭乘了吴士的飞机，15个死了，而孙科没有坐这架飞机，更没有遇害。孙科搭乘早一个小时的欧亚航空航班离开香港，顺利到达汉口；着陆后，他就向媒体滔滔不绝地大讲中国胜利的“必然性”。

邦德同样肯定孙科从未打算乘坐这架倒霉的飞机，而是策划了要坐中航飞机的假象试图欺骗日本人，将吴士的航班作为替代牺牲品。孙科

被当面质问此事，便说他的一个秘书犯了错误。这样的借口骗不了邦德，中国的秘书不会犯那样的错误。[23]

尽管邦德心存怀疑，但总的来说愤怒的注意力集中在日本人身上。记者与日本驻香港总领事对质，他断然否认攻击，声称日本飞行员飞过来是为了辨认飞机，并无挑衅，吴士害怕自行坠河。该总领事说那个故事的时候，大家尚不清楚只有少数几个人幸存的情况。[24]“日本人好像决心要杀死每一个人”，唯一幸存的乘客楼兆念[25]先生说。“他们的飞机一次又一次回来，机枪无情地扫射我们，我的脖子中了一颗子弹。”[26]该枪伤还不是他最严重的创伤，他的妻子和年幼孩子都死在他的怀里，身上被机枪子弹打成了蜂窝，他本人后来游泳逃生。[27]

具体的证据确证了楼兆念的说法，从河底打捞上来的飞机残骸上弹孔累累，被发现的14具尸体中每一具都发现了枪伤，其中包括2名妇女、一名5岁男孩和楼先生的婴儿。有一名遇难者身中13颗子弹。[28][29]

不同的日本消息源讲述着不同的故事。在上海，日本报纸宣称“发动机故障”导致坠机；而日方的一个官方发言人则向《纽约时报》说，事件之所以发生，是因为“该飞机形迹可疑，试图躲避追击的飞机”。[30]在东京，海军少将清野田（Kiyoshi Noda）拒绝承认日本海军陆战队飞行员的攻击带有暗杀孙科的故意；但是，最惊人的谬论莫过于出现在一份叫《香港日本人》（*The Hong Kong Nippo*）的日文日报上的文章，承认虽然孙科是攻击对象，但“我们的野鹰打算活捉（他）。”[31][32]美国国务卿科德尔·赫尔（Cordell Hull）通过电报将抗议指示发给美国驻日本大使约瑟夫·格鲁（Joseph Grew）；在上海领先的英国报纸《华北每日新闻》（*North China Daily News*）幽默而不形于色地说，“外交界不能确定事件的哪个日本版本会在拒绝美国抗议时被引用。”[33][34]

邦德从河内乘坐法国航空公司的航班于8月的最后一天到达香港。[35]《南华早报》记者在机场守候，除了由于最近受袭而调整未来

航班时刻表外，邦德没有发表任何评论。电影制片人制作了一部名为《“桂林”号悲剧》的新闻纪录片，电影中采用了打捞现场拍摄的胶片，展示了残缺的飞机、散落的邮件袋和满布子弹的尸体；该片由吴士解说；该纪录片于9月的头3天在香港的皇后电影院（Queens）、阿尔罕布拉电影院（Alhambra）和中央剧院（Central theater）公映，座无虚席。[36]应观众极其强烈的要求，在随后的一周加映两天。

9月的第一周，欧亚航空恢复了从香港出发的日间服务，航班数几乎立即飙升。[37]日本战斗机在广西—广东交界处攻击其一架三发动机“容克Ju 52”运输机，于是欧亚航空的香港业务再次暂停。两天以后，日本人在汉口西南12英里处又击落了一架“容克Ju 52”。虽然事故中无人伤亡，但航空公司收到的信息异常清晰——日本人正在猎杀中国的民用客机。

国务卿科德尔·赫尔指示格鲁大使做第二次正式抗议，并对日本军事行动的失当予以强有力的口头评论，指出日本人“在识别其袭击目标时须予以应有之介意，或出于对人的生命及苦难之尊重而显示应有之克制和体谅”。[38]

对于美国的抗议，只有沉默，也许沉默就是最清晰的信息。没有任何来自日方的反应的记录。

具有讽刺意味的是，几乎在日本飞机用机枪扫射吴士的“DC-2”的同一时间[39]，孙中山先生的遗孀宋庆龄曾站在广州的麦克风前向美国做广播演说。[40]她说一口漂亮的英语，在佐治亚州梅肯的卫斯理女子学院（Wesleyan College in Macon，Georgia）学习期间获得了略带轻快活泼的美国南方口音，她慷慨激昂的演讲向目标听众披露了一些令人不愉快（不客气）的事实：[41]

> 你们的国家供应了日本64%的石油，使你们惊恐的袭击者所使用的武器是美国劳工制造的产品，由美国资金资助，被美国码头工人装载，并经常通过美国船员用美国

船只运到日本。[42]

这些物质上的支持的一部分几乎肯定推进了对吴士飞机的攻击，香港的《南华早报》的一篇社论将击落飞机事件与宋庆龄的演讲联系起来，指出：

> 终有一天，伟大的民主制度会发现，毕竟有些东西不是可以用价钱来解决的，他们也许会发现对付侵略者的唯一正确和明智的办法就是以眼还眼、以牙还牙。总之，会有这样一个时刻，热爱和平的国家将不得不用武力对付武力。在那之前，没有什么可以把日本从它对他国残酷摧毁的历史中抹去。

希特勒对捷克斯洛伐克苏台德地区（Sudeten）的迷恋所引起的危机在不断增长，关于吴士飞机击落事件的相关报道从远东报纸的头版被撤换下来。[43]9月的第二周，在纳粹党的纽伦堡年度聚会上，希特勒对着成千上万已陷入狂热状态的德国人咆哮着“大德意志”是命中注定，欧洲大陆处于普遍冲突的边缘。精明的英国人在他们伦敦的花园内开挖防空避难所。[44]对于中航的外籍员工和他们的妻子，欧洲战争的威胁似乎比在他们家门口发生的事更糟。[45]

来自中央政府的要求中航恢复香港航班服务的压力在不断增加。[46]夜间飞行是躲避日本人的行之有效的方式，但也极其危险，尤其是在没有灯光的城市和道路、没有导航辅助设备的山地。世界上没有只在晚上工作的航空公司，但欧亚航空接受了这种危险，在9月20日至21日的晚上12点过几分钟的时候，在香港降落了从汉口至香港的第一个夜间商业航班。[47]中航落后了，很大程度上是因为邦德对于尚未得到纽约的许可便同意夜间作业显得犹豫不决。[48]虽然吴士飞机被击落事件已经过去了将近1个月，由于跨太平洋“飞剪”号的延误，邦德虽然给泛美航空总部写了大量信件，但没有收到任何回复。他的航行一直靠揣测美国方面的授意进行。

9月22日，一大摞送到香港的信件减轻了他的忧虑。克莱斯勒大厦

西装革履的老板们只鼓励，没说别的。“桂林”号事件在美国国内并没有引发任何反弹。恰恰相反，事实是：日本人15个月的公然侵略已经使大多数美国人对日本人的所有好感丧失殆尽。哪一方占据道德高地以及为什么，已经变得非常明显，虽然压倒性的多数的美国人对为中国而战毫无兴趣，但如果他们有少数同胞乐意，一般公民都非常愿意让他们这样去做。

尽管政治环境有所改善，邦德对夜间飞行仍然惴惴不安。[49]它看起来就很危险。各种各样的力量都在设法改变他的想法。首先是欧亚航空的夜间航班，如果不能提供类似的服务，中航就会造成巨大的损失；其次是欧尼·艾利森，他已经得到了一个协助中国空军的工作，邦德经常在汉口、重庆和香港与艾利森见面，而艾利森认为邦德高估了夜间作业的风险，他并不认为夜航有什么不合理；邦德老是吞吞吐吐地不表态，以至于艾利森威胁要成立一家新的航空公司，如果中航不肯干，他就自己来；最后要考虑的是飞行员，夜航很明显是“下一步”，他们急切地想开始干。[50]

欧亚航空的总飞行师训练了夏普使用德律风根（Telefunken）无线电测向仪，这是一种允许飞行员在夜晚或恶劣天气下着陆的即时响应的德国系统。[51]使用它的时候，飞行员戴着（戴在头上的）耳机，如果他航向正确，正朝着归航台飞行的话，系统不发声；而如果飞行员偏离航线，耳机就会反复发出莫尔斯电码的字母“A”的“嘀嗒，嘀嗒，嘀嗒，嘀嗒”声或者字母“N”的“嗒嘀，嗒嘀，嗒嘀”声，指示需要进行向左或者向右调整。夏普很快就开始教中航的其他飞行员掌握这个技术。

邦德在所有的情境中像个魔鬼似的疯狂工作，大多数夜晚，他回到家时姬兹早已睡着了。9月下旬的一个晚上，他被在旁边的枕头上妻子的哭声吵醒了，姬兹把头埋在他的胸口，在黑暗中哭泣。“我非常害怕”，她抽泣着说。“自从他们把吴士打下来，我就想看到我的宝贝。我

已经6个月没有见到兰吉[52]了，但我们不能把他带到这里来，不能到这样的一个世界来。”

是这么回事，确如所说。这肯定已经折磨她好几天了。[53]

“我知道，小猴子，我知道，可能是你该离开的时候了。我们不能让他长大后对我们两个谁都不了解。”

他们原先计划送她回美国过圣诞节并在新年过后将兰霍恩带到东方来。邦德本来指望国际形势的缓和，但这个指望仿佛随着每一天过去显得越来越渺茫。他们在黑暗中左思右想，马尼拉和碧瑶是替代地点，但日本的侵略和捷克的危机似乎使美国成为地球上唯一安全的地方。这是痛苦的；确实没有任何合理的替代方案。

还有更多的问题。“邦迪，你已经有近一年没有看到小兰吉了”，姬兹低声说。这是他们的儿子出生至今三分之二的时间。在目前的情况下，邦德绝对拒绝离开，免得显得他在逃跑。这里有一场战争，而他在其中起作用，虽说他非常憎恨战争。泛美航空体制中没有人能做他的工作，尽管他希望有人能做。

她又哭了，邦德紧紧地抱着她。“我会在下一趟‘飞剪’号上给你弄个座位”，他低声说。“在此之前，我不会让你离开我的视线。”

像往常一样，邦德说到做到，挨在姬兹身边，直到把她放到巨大的飞机上，品尝了所有苦乐参半的时刻，但她的离去留下了巨大的空白。邦德在给比克斯比的一封信中开玩笑说姬兹的远东冒险越来越具有“传奇色彩”，但是他还没有充分意识到她的离去所造成的差别。[54]然而，他告诉自己，人不得不忍受苦难，偌大的远东地区没有任何地方可容他的妻子留下来，除非局势稳定下来。也许6个月的时间会产生差异，不心存这样的希望，就无法生活下去。

在欧洲，捷克的危机随着张伯伦（Neville Chamberlain）臭名昭著的慕尼黑绥靖政策达到了高潮。[55]没几个小时，德国士兵就迈着正步开进苏台德地区。该事件显示了民主的不足，其后果对类似构造的地区产生了影响，波及世界的另一边。[56]10月12日，3万日本军队在一百多架飞机的支持下，在香港东北60英里处[57]的大亚湾登陆并发起攻击，并向广州进发。日本侵略者切断了广九铁路，并牢牢封锁了向着香港殖民地方向的通路，这为中航刚刚开始的夜间飞行又增添了一层风险。从今以后，中航不仅要在黑暗中航行，还必须经过日占区上空。

10月18日晚，夏普驾驶中航第一个夜间常规航班从香港到重庆，威廉·邦德一同前往。夜航有了吉利的开始，但邦德对敌人逼近汉口和广州造成中国总体局势明显日益恶化的情况并不满意。他在给纽约的一封信中总结了他的观点：

> 我一直在预测汉口沦陷，说了这么久，进一步的评论无疑将被视为假警报。然而，我认为（它）将要发生。……我最担心的部分是，虽然我们对时机的把握似乎一如既往的准确，但我们能抓得住的仿佛越来越少。我想，对此我们没有什么可以做的，所以我不想去操这份心。[58]

在现实中，威廉·邦德永远不可能达到佛家慈悲偈言般的超然境界，而持续不断的压力一直在侵蚀他的健康。[59]他的身体经常发冷；本已稀疏的头发在过去的18个月中已经消退到头顶上方和太阳穴后边，露出了整个额头。脸上的皱纹加深；胃持续疼痛。邦德个子不大，但掉了近20磅。牙医给他拔了一颗牙并做了齿桥，却忽略了应把牙根拔干净，邦德花了许多痛苦的时间重建齿桥。在他所有的慢性病中，为首的是耳痛，医生在接近耳膜的地方发现了两个疖子，切除了它们，但邦德告诉比克斯比，虽然它们“就像小鬼作祟”，但他却是近乎伤心地看着它们离去，他们曾作为“奇怪的令人满意的反刺激物”帮助他忘记了中航的难题。[60]

1938年10月21日星期五，重庆，邦德收到了交通部部长急切要求他

增加从汉口出发的航班的令人焦虑的消息，交通部部长甚至亲自找他，在邦德发誓保密后，他向邦德承认了将于10月25日从汉口撤退。[61]邦德向他承诺，中航会全力投入。顷刻，电报如雪片般飞进邦德的办公室，这些通过商业服务送过来的4×6英寸的碳纸电报——都是来自政府官员的紧急的个人信息，他们疯狂地安排高优先级的特别包机，离开临时首都。

邦德终归没有空喊狼来了。

---

[1] Hugh Woods，“Pilot’s Report，” August 26，1938；George H.Clark，“Report of Observations and Investigation at Scene of Accident to CNAC Douglas Transport ‘Kweilin’，” August 27，1938；Mrs. Lieu to Bond，October 31，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；*Shanghai Evening Post*，August 25 and August 27，1938；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 25 and August 29，1938；笔者访谈陈文宽，2006.4.19；Royal Leonard，*I Flew for China*，p.195；Phillip Snow，*The Fall of Hong Kong*，p.352，note 2；photos in Trea Wiltshire，*Hong Kong*：*Pages from the Past*；笔者的香港之行，2005年4月。基于2005年12月与C.W.林先生的电子邮件往来，日机机型与1938～1941年的日本帝国海军水上飞机招标信息相呼应，并据吴士的飞行员报告，我猜测这5架发动攻击的日本飞机大概是有2或3个座位并配备了2或3挺7.7毫米口径机枪的双翼飞机——中岛E8N“95”式水上侦察机［盟军编号名：戴夫（Dave）］或川西E7K“94”式水上侦察机［盟军编号名：阿尔夫（Alf）］。吴士写道：“我可以清楚地看到攻击我的飞机并肯定他们是日本人，它们是浮筒双翼飞机。虽然我可以清楚地看到其标记，但我并没有花时间去注意它们是单座还是双座的。”

[2] Joe Loh，正确中文名为罗昭明，《申报》误称罗寿年，此处采用常称的祖罗。——译者注

[3] 应为珠江。——译者注

[4] 音译。——译者注

[5] Bond to Morgan，September 6，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.181.邦德给摩根的信中对提到的事件发生顺序与他在*Wings for an Embattled China*一书中的描述有差异。我采信当时的来源；还有：Florence Allison to Ernie Allison，August 9，1938，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Tolley Kemp，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，

p.243；Manny Koginos，*The Panay Incident*：*Prelude to War*，p.28；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.62，note 39（3），探讨了美国海军通信信道的质量。

[6] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.181.

[7] Bond to Morgan，September 6，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[8] Bond to Morgan，September 6，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[9] George H.Clark，"Report of Observations and Investigation at Scene of Accident to CNAC Douglas Transport 'Kweilin'，" August 27，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[10] Bond to Morgan，September 6，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.181.

[11] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 9，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.182-183.邦德在*Wings for an Embattled China*一书中的讲述与他当时的通信有严重分歧。

[12] Bond to Bixby，February 21，1938；Bond to Bixby，March 1，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。"我仍然认为，日本政府在采取任何主动措施来阻止我们的运营之前会通知我们……最大的危险是，我们会遇上一些类似轰炸'班乃岛'号那样的冥顽的飞行员。"

[13] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 9，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.182-183。

[14] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 9，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.182-183。

[15] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 9，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.182-183。

[16] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 9，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.182-183。

[17] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.184.

[18] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 26，1938.

[19] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.179-180.

[20] “我知道孙科曾打算那天早上坐我的飞机，而很有可能是日本战争部认为击落我的飞机就把他给铲除掉”：Hugh Woods，“Pilot’s Report，” August 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；*North China Daily News*，August 25，1938；*Shanghai Evening Post*，August 25，1938；“Japan Again，” *The Manchester Guardian*，August 26，1938，published in *The Chinese Mercury*，Vol.2，No.2，New Year Number，1939，p.65；“Attack on C.N.A.C. Plane，” SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），1938.8.26；H.W.G.Woodhead，“The South China Aeroplane Tragedy：International Repercussions，” *Shanghai Evening Post*，August 27，1938；“War in China：By Mistake，” *Time*，September 5，1938；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），August 27，September 3，and September 9，1938，and September 17，1938；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.179-180；Royal Leonard，*I Flew for China*，p.194；笔者访谈陈文宽，2005.7.15。

[21] Gerald Samson，*The Far East Ablaze*，p.162.

[22] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3，p.50；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.180。

[23] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3，p.50。

[24] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.181.

[25] Liu Chai-sung，音译应为楼才胜，此处取两航史料的名称楼兆念。——译者注

[26] *Shanghai Evening Post*，August 25，1938.

[27] *North China Daily News*，August 25，1938；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），August 27，1938.

[28] 1938.11.17"中国航空公司董事会第37次会议记录"，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[29] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 17，1938；笔者访谈陈文宽，2004.9.17。

[30] *Shanghai Evening Post*，August 26，1938.

[31] Hallett Abend，"Japan Bars Pledge on Civilian Planes，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 26，1938.

[32] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 26，1938，p.12.

[33] *Shanghai Evening Post*，August 27，1938.

[34] Secretary of State Cordell Hull to Ambassador Grew：FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1938.Vol.4，*The Far East*，p.451.

[35] *North China Daily News*，September 1，1938.

[36] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），September 1，1938.

[37] SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），September 7，1938.该纪录片是否留存至今？如能看到会很有趣。

[38] Bond to Morgan，September 20，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 24，1938.

[39] 中国史料均记载为8月21日。——译者注

[40] 她是孙中山先生的第二任妻子，不是孙科的母亲，是著名的"宋氏三姐妹"——宋霭龄（孔祥熙夫人）、宋庆龄（孙中山夫人）和宋美龄（蒋介石夫人）——中间的一位，她们的兄弟是宋子文、宋子良和宋子安。

[41] Hull to Grew，September 14，1938，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1938.Vol.4，*The Far East*，p.474.

[42] http：//www.wesleyancollege.edu/firstforwomen/soong/index.html，accessed February 14，2006.

[43] W.T.Woo，“Attack on C.N.A.C. Plane，” SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），August 26，1938.

[44] “Hitler’s Speech to Party Leaders，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 10，1938；“Suspense Chills the Nazis’ Nuremberg Rally，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 11，1938；Frederick T.Birchall，“German Strength Revealed at Rally，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 14，1938；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 3，1938，and September 9，1938；“British Fleet Put on a War Footing，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 11，1938；David M. *Kennedy*，*Freedom from Fear*，p.418.

[45] 一个精明的伦敦人是笔者的祖父雷金纳德·克劳奇（Reginald Crouch）。他的妻子和三个儿子——其中之一是笔者的父亲，彼时三岁——于1938年8月到埃尔默（Elmer）家庭度假，但克劳奇爷爷和他的哥哥——一战老兵罗伯特·卢卡斯·克劳奇（Robert Lucas Crouch）——留守家中并在东伦敦郊区伊尔福特市（Illford）的查德利·克雷森特街（Chudleigh Crescent）9号的后花园建造了一座8×18英尺的防空洞。哥俩挖了一条长长的壕沟，灌注了混凝土地板，将三个径向飞机发动机的运货板条箱首尾相接做成防空洞的框架，然后在外边给墙壁和房顶浇注混凝土。1939年9月战争爆发后，克劳奇爷爷将防空洞扩容了一倍至36英尺长。他是个船舶工程师，在板条箱内壁两两相隔15英寸嵌装铺位。在1940年秋到1942年年中，1944年到1945年的大多数夜晚，一大家子人都在防空洞中度过，躲避了V-1、V-2导弹的攻击。在早期的攻击中，查德利·克雷森特街的30～35个孩子加入克劳奇家族（藏身于他们的防空洞），直到当地建造了政府的防空洞。克劳奇爷爷是在邻居中唯一有先见之明挖了避弹防空洞的人。笔者访谈自己的大伯父雷金纳德·克劳奇二世（Reginald Crouch II），2006年5月4日。

[46] CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 3，1938；September 17，1938；弗罗伦斯·艾利森日记条目，1938年9月9日至10月2日，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。

[47] Bond to Morgan，September 20，1938；Bond to Morgan，September 21，1938；Bond to Morgan，“Letter No.31，” September 21，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[48] Southard to Hull，October 18，1938，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1938.Vol.4，*The Far East*，p.499.

[49] Bond to Morgan，September 6，1938；Bond to Morgan，September 8，1938；Bond to Morgan，September 20，1938；Bond to Morgan，September 21，1938；Bond to Morgan，

October 19，1938；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。这些信件表明邦德花了近2个月的时间才对夜间飞行的想法表示赞同，而*Wings for an Embattled China*，pp.181-184，描述他似乎当即就热衷于此事。亦如其他，我侧重选择了当时的证据。

[50] 弗罗伦斯·艾利森日记，1938年9月9日至1938年10月2日，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。

[51] 罗亚尔·伦纳德写给艾利森的日期不详的信，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。

[52] Langy，指他们的大儿子兰霍恩。——译者注

[53] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.185；笔者访谈陈文宽，2006.4.19；古蒂尔给笔者的邮件，2009.6.20。

[54] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.188-190.在*Wings*一书中，邦德称这段话发生在飞往重庆的头3个夜飞练习航班之后，又根据当时的证据，这些航班的首次飞行是在1938年10月9日。然而，据邦德写给比克斯比“亲爱的比克斯”的信，1938.9.18，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），邦德报告说他为姬兹预订了9月29日离开香港返回美国的“飞剪”号机票，比第一次夜航练习飞行早10天。可能的情况是“飞剪”号延误至10月才离开；还有笔者访谈兰霍恩·麦库克·邦德，2005.1.27。

[55] 指签署了《关于捷克斯洛伐克割让苏台德领土给德国的协定》。——译者注

[56] Bond to Morgan，October 19，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），该信描述了三周前的心情；“Commons Jubilant” and “Hitler Agrees to Parley，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 29，1938；“France Is Calmer，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 30，1938；“I believe it is peace for our time” and “Peace with Honor，Says Chamberlain，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 1，1938；“Peace Aid Pledged；Hitler and Chamberlain Voice Their Nations Will Never Fight，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 1，1938；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 8，1938；Winston Churchill，*The Gathering Storm*，pp.279-339；Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.161-166；*Kennedy*，*Freedom from Fear*，pp.418-420；William L.Shirer，*The Rise and Fall of the Third Reich*，pp.357-454。

[57] 应为60公里。——译者注

[58] “Invasion of South China Direct Result of Munich Accord，” CWR=*The China Weekly*

Review（《中国评论周刊》），October 22，1938：“英国和法国在慕尼黑会议上暴露了其弱点，并用捷克斯洛伐克做交易进行妥协，会后，日本人感到相当自由地在中国华南明目张胆横行”；此外，“当然日本随之如此迅速地入侵华南，表明他们没有忽略慕尼黑协定的含意”：Morgan to Bond，November 16，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Outstanding Events in the Sino-Japanese War，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），October 29，1938；“Europe Returns to the Pursuits of Peace；But the Tide of War Flows on in China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 30，1938；Paul Frillman and Graham Peck，*China*：*The Remembered Life*，p.25；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.246-247。

[59] Bond to Morgan，“36号信”，October 19，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[60] WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中有日期的相片，及Bond，*Wings for an Embattled China*，；Bond to Bixby，May 3，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[61] Bond to Bixby，September 18，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

14 汉口疏散

1930年代中期，中航已经在重庆市中心区下面的长江边的一个沙洲岛上建立机场跑道，解决了重庆“地无三尺平”的问题。[1]在该沙洲上，劳工大军将6万多块石板拼接在一起铺成了一条长2150英尺、能够承受长江洪水的飞机跑道，在夏季汛期的几个月中，长江洪水通常在江流前端形成30英尺高的浪头，以12节的速度“哗啦哗啦”地奔泻。洪水在几个小时内就泛滥起来，而沙洲上矗立着的仅有的建筑物，都是用竹子搭框架、茅草盖屋顶、苇席做围墙的，虽说摇摇欲坠，却可以快速拆卸搬运到较高处。这里被称为珊瑚坝机场跑道，有一种开垦殖民地的感觉。1938年10月22日，星期六，上午大约9点，中航头两名获得夜航资格的飞行员夏普和罗亚尔·伦纳德[2]（Royal Leonard）驾驶一架“DC-2”飞机在鹅卵石跑道上滑过。[3]

自昨天下午至今伦纳德已经飞行了10小时，因此邦德将伦纳德送到他在拉普（Rappe）先生家族的基督新教大院借的房间休息。[4]夏普留下来与邦德完成疏散计划的制订。那天上午，36架日本飞机袭击了武汉三镇，这是近几个星期以来武汉第一次遭到轰炸。[5]为了保证安全系数，以往飞汉口的航班必须改在夜间飞行。但是，由于长江在重庆拐了弯，决定了起降的转弯有一系列复杂的要领，而一大束过江电线悬挂半空，位于珊瑚坝跑道的末端，相当危险，强制要求在拉升的最后一分钟需靠人眼观察灵活操纵，因此，晚上在重庆着陆只能在明亮的月夜。[6]1938年10月的第三周，中航没有得到任何天文或气象的配合。来自中亚的冷空气前锋堆起厚厚的云层笼罩了内陆省份，直到10月26日，月亮才露出一抹银色，由此持续了四晚。[7]四川盆地中心的成都周边平坦的农村地区相对比较宽容。那天下午，邦德计划将“DC-2”送出重庆，

设定刚刚天黑时到达汉口。他们会立即满载乘客去成都，加油，又飞回汉口；如果事情顺利，会有刚刚足够的时间，在把日本战机招惹来的天亮之前，带着更多的撤退者撤离汉口，这回飞往重庆。黎明前的飞行将在上午中段时间抵达战时首都，于是飞行员就会整个白天打瞌睡，直至下午较晚的时候重复这一过程。这是一个野心勃勃的时刻表，任何延误都会使下一次飞行失去时间窗口。宜昌比较近，但其机场被丘陵包围，还没有准备好夜间航行。邦德感到，如果在它还没有准备好之前就启动的话，他会遇到多方面大量的风险。

正当夏普准备过江加入伦纳德的几个小时白天打盹的当儿，传来空袭警报凄厉的尖叫声，他冲回到“DC-2”上，起飞，向西逃离。原来日本人袭击了下游60英里的一个军事机场，但夏普不得不游荡了2小时，直至听到解除警报，此时早已过了中午，失去了打瞌睡的机会。

1930年代的特大教训之一是，事情总是会变得更糟，而1938年10月22日下午确实如此。从电传打字机“咔嗒咔嗒”地发过来的新闻消息通告广州沦陷，几乎一枪未发。[8][9]笼罩着重庆的乌云与感到城市被出卖了的心情相匹配，市民们怀疑将军们叛国，并对英国感到痛苦的怨恨，因为英国曾经承诺它会对中国南方的任何入侵采取“有力的行动”。[10]但根据《慕尼黑协定》的精神，就没有什么能阻止侵略。不久，更多的灾难性的消息传来：日本占领了汉口下游46英里处的战略要地，该地与临时首都之间已经没有了天然屏障。

第二架“DC-2”从云南飞回来了。下午4点，夏普和伦纳德回到机场。两位都是非常有能力的飞行员，尤其是伦纳德，他特别稳当，但如此墨守成规，要他行动敏捷几乎是不可能的。[11]下午5点前几分钟，这两架飞机起飞，夏普已经领先。邦德在机场边爬了350余级石阶去到“粉房子”，中航重庆办事处就设在该建筑内，在此监控飞行报告。第一次接力飞行进展顺利。两名飞行员在晚上9点左右进入并离开汉口，但下

雪和轻微结冰的情况降低了他们去成都的速度。夏普放下他的乘客并重新升空，伦纳德也差不多，但根据伦纳德的到达和离开的信息之间的时间跨度，他在地面上多花了20分钟。

努力再努力，夏普在第一缕日光出现前几分钟在汉口着陆，螺旋桨保持旋转不停。新撤退者匆匆登机，夏普爬升，重新回到天色逐渐泛灰的空中。云层下露出灰暗的日光，当伦纳德沿着汉水呼啸着进入汉口时，光线对于飞行已经足够。淡蓝色的雾卷须状般地紧贴地面，伦纳德注意到在城市上空有若干架飞机。[12]在过去一年中，中国的防空警报网已经一致地表现得很出色。虽然没有听到预先警报，但为了安全起见，伦纳德呼叫汉口控制塔，询问是否有空袭警报。

“没有报警”，地面站回答。[13]

伦纳德假定这些是掩护撤退的中国战机。他继续进入城市，但不免担心，这些飞机太多了。

“那些飞机是中国的吗？”

“不是。”

也许他们是一直在援助中国的俄罗斯“志愿者”？一支驱逐机编队从中等高度斜飞下来在机场上方形成了低通道，阵阵黑色的泥土和烟雾突然喷离地面。炸弹！“这些飞机是谁的？”伦纳德追问道。

“这些飞机是日本人的，但没有空袭报警。”

伦纳德加大油门，掉转机尾，下降，之字形地向西、实际上是在坟墩之间飞行。[14]原来，空军的警报服务已经撤离汉口，却没有通知民航。

伦纳德开足马力逃离汉口，却消耗了他的燃油储备。猛拉了油门杆15分钟后，他不再有足够的汽油安全地飞回重庆，于是他将航向调往宜昌。宜昌机场上的白色面板提示有危险：敌机！不要着陆！伦纳德急促地使电机下降到最低消耗，在宜昌西边的山的上空低海拔盘旋。30分钟后该警报解除，伦纳德降落。邦德命令他去重庆，但是伦纳德需要加油。不幸的是，宜昌是个卫星机场，中航将宜昌机场燃料存储在江边的水上飞机储存设施中。[15]宜昌站的经理不得不用卡车运送燃油到宜昌机场，而伦纳德直到过了中午很长时间之后才回到重庆。

邦德在机场等待伦纳德，祝贺他完成昨夜艰难的飞行，并询问为什么会在离开成都时延误了很长时间。

“我当时在危险区域以外。”伦纳德说，他当时不得不耗费时间等待小工送来足量的燃油。

邦德印象中不是这么回事儿。成都的人员告诉过他，伦纳德吃早餐时浪费了时间。

两人都疲惫不堪，他们都没睡过觉。邦德问伦纳德是知道，按照安排他在2小时内就要重复相同的任务这样的事实。伦纳德的眼中瞬间闪出惊诧——差不多就要发火了。他强烈坚持他到时会准备好。

邦德严厉地说：“别说傻话！我已经取消了你的航班，这20分钟是关键的20分钟。你已经22个小时没睡觉了。昨天晚上你飞了通宵，你不可以在2个小时后再飞。夏普已经睡了4个小时，就像你本应该的那样。”[16]

伦纳德抗议，邦德打断他的话头：“别争了，我没时间为这事儿争执，天气正在变糟。去拉普家，他们会把你安置在我的房间里。在那里待到明天早上，睡觉。你休息好了以后我们会需要你。”

云层增厚，江面温度一直下降到冰点以上三度，几乎可以肯定在上边的云层里有条件结冰。考虑到结冰会使午夜去成都的往返航班变得不安全，邦德决定接受丘陵地带飞行的风险，在未来的撤离中飞往宜昌。[17]该飞行距离很短，但机场还没有为夜航做好准备。邦德通过无线电与交通部部长联络，当晚中航将只安排一个疏散航班，入夜后到达，黎明前离开飞往重庆。

从汉口返回的“疯狂”回复不停地送来，情况比邦德设想的还要紧迫。[18]为防止部长形成错误的印象，邦德决定亲自前往临时首都做解释。

下午，在邦德做规划的同时，中国机长陈鸿恩（Hugh Chen）正在驾驶着中航两架“海军准将”式水上飞机（Consolidated Commodore）之一沿着长江三峡向下游轰隆隆地飞行，[19]据称是奉邦德之命到汉口用“海军准将”撤离中航自己的员工。两年前，陈鸿恩已经成为中航的第一个在中国土生土长的机长，他羽翼已丰，通过鉴定获得了资格。在宜昌，他降落在江中，加油，并通过无线电向邦德说他不继续飞了。邦德发出了不满的回应并命令陈鸿恩完成其飞行任务。

下午4：30，夏普从珊瑚坝机场起飞，保持低高度向着长江下游飞行。机上带了一个副驾驶、一个随机报务员和一个乘客——邦德。因为云层内有结冰条件会造成威胁，夏普“紧贴”着云层下方飞行，哪怕这个决定使他在江面上方几百英尺的明净天空中以180英里的时速狂奔。[20]

在长江三峡中，夏普聚精会神地驾驶着银色的飞机在阴郁的峡谷中迂回穿行，达到了机人合一的境界。一个男人在严格的纪律实践中获得了自由，做着生来就要做的大事情，想到此，他的嘴角微微翘起。左转右拐产生的力量急速地把邦德在客舱中从一边甩到另一边，他可能是在中国的唯一一个想进而不是想出汉口的人——当然，除了日本军队。

这种空中过山车似的惊险动作持续了差不多一个小时，直到夏普带着白昼的余晖从峡谷中间飞出来。长江向东南拐弯，然后开始了很长一段向南蜿蜒而流，夏普调整航向角度，不再沿弯曲的河道，而是穿过云层，在业已变平的农村地区和无数颜色变深的湖水上方向东直飞。[21]夏普叫他的副驾驶保持航向和高度，当需要他提请汉口归航信标时叫醒他，然后用手臂支撑着脑袋，懒洋洋地靠着休息。45分钟后，那同事用肘轻轻把他推醒。夏普不慌不忙地戴好耳机，收听指引信号，“按照无线电信标束飞行”进入汉口。被炸弹炸烂的机场跑道上，装有汽油的罐头盒燃烧着，像珠链一样排成一串，形成一条安全的跑道，夏普控制着他的道格拉斯飞机平安着陆。

地面上，仍然发烫的飞机发动机在夜色中发出嘶哑的低音，一架欧亚航空的“容克Ju 52”的排气管柔和地吐出蓝色的火苗。当飞行员、机械师和机场小工在为同一个目标努力工作的时候，许多可能是乘客的人在黑暗中东跑西窜，恐慌忙乱的气息，用于日本炸弹中的炸药中化学品的苦酸味，强烈的腐蚀性气味和烧焦的建筑物的恶臭混合在一起，异常刺鼻。[22]白天，他们可能是政府官员、部队军官和杰出的商人，这是些有足够的钱买得起飞机票并重要到值得优先考虑的男人；那天晚上，他们都是吓坏了的平民，渴望避免在日军的刺刀下被吐口水。在跑道的更远处，邦德和夏普碰到欧尼·艾利森，他正带领着一批疏散人员登上一架政府拥有的“DC-2”。他们彼此呼喊并握手。公司司机用车将邦德和夏普送往汉口江滩，在汹涌的难民潮中猛烈颠簸，还有其他成千上万的难民在租界杂乱地安营扎寨。夏普在费恩斯酒店（Hotel Fienes）爬出车去睡觉，邦德自己在美国海军的船坞下了车。“吕宋”号军舰对来自日本人的所谓第三方军舰离开武汉三镇以避免“不幸事件”的“建议” 不予理睬，坚守岗位。[23]无论是美国的“吕宋”号和“关岛”号，还是任何英国、法国、意大利的炮舰，都没有让步。而“班乃岛”号是在接到一个类似的警告后才被击沉的。

一拨看上去就是无组织的中国军人拥挤在这些炮舰对面的江滩上。邦德再看了一眼，发现大多数受了伤，过度虚弱，无力承受严酷的逃亡，只得以“沉默的恐惧和麻木的顺从”面对未来。[24]

“吕宋”号舰长海军上尉指挥官查尔斯·B.麦克维（Charles B. McVey）是邦德的老朋友，他迎接邦德上了船。邦德的另一位密友汉克·贾雷尔也在值班，但是除了这两个军官和基本船员外，炮舰空空如也。其他的军官和水手都上汉口臭名昭著的土垱街去了，如同所有的好水手，他们在陆上管理权转换之前，都会享受最后的放纵。那两个军官给邦德递上一杯威士忌苏打，然后三人聊了90分钟，直到邦德继续上路，“感觉很温暖，振作了许多。”[25]

可惜好景不长。邦德挤过那拨士兵，朝着德明饭店[26]走去，他期望在那里见到交通部部长。外国人在中国不走路，因而走路有种奇怪的感觉，但邦德没有选择。这个城市的全部人力车都随着其他每一辆手推车、独轮手推车和廉价小型公共汽车消失了，所有这些车都被富裕的人雇来缓解疏散中的艰难。在那拨伤兵之外，难民杂乱地在整个租界露营，醒着的人用无精打采、饥饿的眼神呆呆地看着他。[27]汉口江滩，平日如此洁净，充满了绿色，是中国最漂亮的街道之一，现在变成了“饱受贫困折磨的小镇上的后巷”，邦德惊得目瞪口呆。[28]他谨慎地迈着步子，不想加快往常有目的的步态。因为中国人从城市中把能拿得动的废铁包括下水道格栅都带走以供进一步抵抗使用，邦德想象不出来有什么命运会比夜间坠入中国下水道更糟糕。[29]一群杂乱地蜷聚在一起的孩子引起了他的注意。他们的年龄在3～5岁，衣衫褴褛，麻木不仁，头靠在赤裸的混凝土墙壁上，明显身无长物。邦德徒劳地寻找着他们的父母，并恐惧地发现这些孩子都是孤独无助地被遗弃了的。他在街上四处张望，看到了其他的一群群弃儿。受某些固有特性的引导，他们同类相聚。这是中国，他们会饿死，没有一个能活下来。邦德拉直并抚平他的西装，他无能为力，中国强迫一个人面对那么多的不幸，以致大部分

的时间他都麻木了，但实际上当他走进德明饭店大厅的那一刻，威廉·兰霍恩·邦德几乎为愤怒所窒息。

张嘉璈部长的脸上又惊又喜。邦德告诉过部长他要来，但部长显然没有预想到这老美居然会碰运气在汉口会面。邦德没料到自己的露脸有那么重要，知道自己不仅见到了交通部部长，还见到正与张部长一起逛来逛去的航空委员会首脑毛邦初将军以及其他几个国民党实权人物，真是挣了很大的面子。虽然邦德在经历了刚才在街头的一幕之后，已经不想与这班政客和身着一尘不染的制服的军人虚与委蛇。然而，为了工作任务邦德强忍着，向部长解释情况，中航正在全力以赴；就这么多。

大约午夜时分，邦德把两位美孚石油公司的朋友——皮特·多伦斯（Pete Dorrence）和艾尔弗雷德·菲茨西蒙斯（Alfred Fitzsimmons）从床上叫了起来，喋喋不休地和他们说话；他们两人在整个日本占领期间会一直留守以保护公司财产。他俩睡眼惺忪地向邦德保证，他的汽油已经被疏散。邦德送给他们一瓶他从香港带来的威士忌作为礼物："我想你们这些家伙在日本人接管时可能需要喝一杯。"[30]爱尔兰人菲茨西蒙斯打心底里感谢邦德。

邦德继续前往阿斯托利亚大厦向中航的员工解释疏散程序，他得知陈鸿恩和他的"海军准将"式水上飞机还浮在宜昌的江上——不顾邦德的紧急命令，陈没有完成他的飞行任务。邦德怒不可遏，神经绷得太紧以至于睡意全无，直到10月24日星期一凌晨1点才倒在费恩斯酒店的床上。2小时后他起床走回办公室，中航正在此召集离境乘客，准备坐车穿过最后一刻的逃亡者的人流前往机场。[31]

地面人员精确计算承担疏散任务的"DC-2"飞机的负载量，首先给乘客和行李称重，然后用航空邮件和政府文件填充剩余容量。有个乘客除了按分配限量的行李外，还携带了一个大型的电风扇。市中心的运输代理行告诉他不可以带这件家用电器，但面对重庆众所周知的闷热的夏

天，他拒绝放弃。上了飞机，他把这个宝贝玩意儿放在他的膝盖上。正当筋疲力尽的邦德在内心煎熬是否要命令这人把它给扔掉的时候，夏普跳上了飞机。夏普匆忙地走向驾驶舱，看到了电风扇，一下子停住了，一把将这件未经授权的电器从那个官员的大腿上抓起来，急转身大踏步走到门口，“砰”的一声打开门，把风扇抛进黑暗中。该男子试图反抗，走过来想捡回去，夏普打手势要把他也扔出去，这个官员没有会有这样的下场的思想准备，便匆匆地回到自己的座位上。夏普在他身后昂首阔步地穿过过道，还是没说一句话。猛地拉开驾驶舱门，继续前前后后地怒视着机舱，全体乘客安静地坐着不作声。夏普转向驾驶舱，向邦德眨眼使了个眼色，弯腰进入。

几分钟后，凌晨4：45，夏普的飞机起飞，正好此时天开始下雨。一整夜温度持续下降，飞机上形成了一层薄薄的冰。夏普到达三峡时天亮了，还是和前一天晚上的操作一样，他保持在云盖下飞行，“贴着”云飞。上午8：30，夏普在重庆降落，然后去睡觉。邦德与值班的管理人员到“粉房子”报到，用早餐，然后去公司办公室考察各方面为明天晚上在宜昌机场起降所做的安排：燃油、仪器仪表、无线电和照明设备等。感到满意了，他就开始“消化”堆在他桌面上的文件。

中午时分，雨从一块低而冷的云盖上断断续续地落下，陈文宽驾驶另一架“海军准将”式水上飞机离开重庆，邦德期望他可以像陈鸿恩那样两次前往汉口。下午2：30，这位弗吉尼亚人在珊瑚坝机场的简易跑道上降落。75分钟以后，夏普和伦纳德离开，大约是陈文宽在宜昌降落的时间，陈鸿恩和另一架“海军准将”式水上飞机还在此等待。一加完油，陈文宽不声不响地再次起飞，这证明了他可以比陈鸿恩承受更多。陈鸿恩便跟着陈文宽前往汉口。

邦德在试图看报告了解情况时精神难以集中。昨晚他已经一个晚上没睡了；前天晚上他只打了个盹。下午5点，他让机航组副主任聂开一

负责事务，自己步履蹒跚地前往拉普先生的基督新教大院，打算睡上几个小时，午夜可能要为需要的疏散做决策，必须头脑清醒。

1938年10月24日，星期一，午后，混乱蔓延到了汉口。[32]一条满载难民的轮船被炸毁了，数以百计的尸体漂浮在棕褐色的长江中随波逐流，几具尸体轻轻地触碰着中航水上飞机的船身，每一次柔和的碰撞声诉说着被占领的后果。[33]整整一天，日本飞机在头顶飞来飞去，轰炸和机枪扫射着城市的西部。在黄昏的最后一丝余光中，陈文宽和陈鸿恩的水上飞机轰鸣着飞进城市西部并降落。陈鸿恩表示他不会再飞另一个航班，但陈文宽说他会按邦德的方案在紧接着的夜晚返回；10月24日至25日夜间，伴随着越来越临近的炮弹爆炸的隆隆声，两种彼此冲突的说法给在市中心通宵达旦地工作的中航人员许多斟酌和思考。

当晚第一轮夜航在城市西部的陆上机场顺利进行。天刚刚黑，夏普和伦纳德就抵达了，然后满载飞往宜昌。蒋介石和宋美龄以及他们的核心随行人员仍然在汉口，但他们判断当晚明显是最后的逃脱机会，晚上大约9点，他们到达机场。[34]前中航飞行员埃里克·贾斯特（Eric Just）当时是驾驶蒋介石“专机”的机长，蒋介石想去武汉三镇南边的衡阳，但贾斯特没有太多的夜间飞行经验，又不熟悉衡阳机场，不愿意自己第一次去衡阳的夜航就搭载着如此重要的人。于是，蒋介石夫妇及随从登上由欧尼·艾利森驾驶的航空委员会的“DC-2”飞机。飞出汉口半小时后，艾利森的飞机的电力系统出了故障，他的飞机的驾驶舱灯光、仪器、无线电和测向仪都不能用了，迫使他回到冒着烟的城市，着陆后蒋介石的顾问端纳上前来问：“下一步怎么办？”

“中航有2个飞机今晚要飞，哪个先到，我们就坐哪个”，艾利森回答。[35]

可以预见，夏普是第一个飞到的机长。艾利森毫不费力地争取到他的同意，但夏普不愿交出他的飞机。他坚持要自己飞，让艾利森飞副驾

驶。心知日本情报机构肯定监测中航的无线电波，夏普向“粉房子”发出的起飞消息只透露他离开汉口前往衡阳，没有做出任何解释，没有提及他的乘客，也没有回应地面机航人员对他不停的询问。夏普和艾利森轮流执飞，顺利完成了飞行，没有再出现任何戏剧性的情况。宋美龄代表她自己和蒋委员长感谢中航，并许诺会给夏普一个奖章。

夏普哼哼着表示对她的感激之意，他所关心的只是它会不会还伴随着酬金。[36]夏普和艾利森回到汉口，伦纳德从宜昌回来了，艾利森的飞机业已修复。然而，在蒋介石离开的消息通过电报传开后，城市的崩溃已无悬念，机场的现场状况大幅恶化。狂躁的人群围着飞机暴跳如雷，威胁、推搡、不停地喊叫，但夏普、伦纳德和艾利森都最终用合理优先排序的办法将乘客从狂徒中分离出来，他们的“DC-2”在凌晨5：30左右升空离开汉口。在他们身后，大炮的闪光包围了燃烧中的城市。

陈文宽和陈鸿恩在武昌城墙外的沙湖上小小的中航水上飞机航站中度过了一夜。第一缕日光刚一出现，他们就飞往长江的浮码头。陈文宽和陈鸿恩传出的相互矛盾的信息使还留在武汉的地勤人员神经极度紧张。按照邦德的计划，市中心的员工还要24小时才会疏散，但陈鸿恩告诉他们他不回来了。陈文宽坚称他会回来，但随着日本大炮的声音清晰可闻，似乎全都指望陈文宽返回实在要冒极大的风险。除留下11个机械师和报务员在城市西部的机场工作外，全体工作人员登上“海军准将”水上飞机离开。陈文宽答应他会回来接他们。

邦德在晚上8点前就到了重庆机场，睡足了12个小时并错过了整晚的飞行，将自己充足了电。不管他如何努力，都无法理解为什么夏普从汉口去了在错误方向上250英里远的衡阳，然后再次回到汉口在日出的时候进行疏散飞行，机航部门的人员也没有人搞得明白，夏普的最新消息只是说他正在沿长江上行。他在上午9：30着陆，当邦德知道了原因之后喜笑颜开。在中国，没有比拯救蒋委员长更能挣到面子的事了。夏

普的决策再好不过。

当天上午早些时候，陈文宽和陈鸿恩的“海军准将”水上飞机在宜昌安全降落，连船舷上缘都满载撤离者。陈鸿恩向邦德发了个信息，说陈文宽会用另外一架“海军准将”水上飞机处理留在汉口的11位员工，陈鸿恩还没等到邦德的答复就飞往重庆，消除了下令他返回汉口的可能性。当陈鸿恩“嗡嗡嗡”地沿江上行的时候，陈文宽待在宜昌等待，消磨掉多余的日光。他已经检查了飞机的发动机并加了油，报务员多次试图与汉口的人员联系，均无回答。最好的情况是他们可能拆卸了无线电台，最坏的话就可能糟糕得多。若在平日，从低空的云层中漏下来的毛毛雨会使航班停飞。但是，蒋介石已经弃城18小时，陈文宽已经做了保证，而且他的老板希望他去。大约下午2：30，24岁的机长向他的副驾驶K. T. 余[37]耸了耸肩，按下发动机启动按钮，前往汉口。

宜昌向东，陈文宽掠过毛毛雨天气下的稻田和鱼塘，“海军准将”水上飞机以108英里时速不慌不忙地巡航。雨点溅在挡风玻璃上，武汉三镇快到了，陈文宽在逃避日本人的密集人流上方飞过。前方，武昌和汉阳巨大的火灾产生的滚滚的浓烟柱直冲云霄。其他火情发生在北部郊区以外的农村地区。陈文宽的飞机掠过汉阳建筑物的楼顶和工厂的烟囱，穿过雨云，喷着烟，在江边循弧线行进，然后面向长江降落下来。长江水因为没有了春夏的大量泥沙含量而水位中等，并显现出未曾有过的清澈，但主航道上挤满了漂浮的废料——树木、铁路枕木、死人尸体、失事船只的木材和各式各样由毁坏而产生的废弃物。他将“海军准将”开向下游，停泊在靠近汉口江滩的安全水域，有史以来第一次不必担心江上交通的拥堵，因为已经没有任何船只了。江两岸燃烧着的建筑物向着铅灰色的天空喷出浓烟。陈文宽向下游滑行，经过了那些炮艇之后，将飞机180度大转弯向上游的中航浮码头驶去，利用水流检查自己的动力。

两个世上最幸福的男人在中航浮码头的尽头向着陈文宽挥手和微

笑。否则的话，该漂浮码头是空的，按说应该还有9个人。陈文宽将水上飞机对准了泊位，两个男人抓住它登上了飞机，陈文宽启动发动机。炮击的声音听得清清楚楚，城市北边和西北边的小武器开火的声音同样清脆。大约再过45分钟天就要黑了，这两个在漂浮码头上的男人是中航的小工，于是陈文宽向他们盘问消息。

留下来的11个工作人员已经等了一整天。大概中午时分，大爆炸开始了，撤退的中国人摧毁了可能对入侵者有帮助的军工用品和建筑物，这批员工被爆炸震撼着，听着枪声越来越近，看着武汉三镇燃烧，在时间悄悄地过去中等待，在陈文宽返回的承诺和巨大灾难的声声紧逼之间权衡，而1000件事中的任何一件都可能挫败他的良好动机，在与日本人正在靠近的必然性的平衡中，万一不能返回加重了许许多多可能性的分量。就在一个多小时以前，9名机械师、1名报务员和1名小工已经挤进中航的老旧的机场巴士逃跑了，机场巴士上根本没有任何更多的空间，于是这两个级别最低的小工被甩在后面。他们回到公司漂浮码头，希望陈文宽出现。

西边，太阳在云的背后落入湖北平坦的地平线。[38]抵抗力量一队队地在城里捆扎着炸药包，爆炸声震撼着江边，黄昏渐至，暮色也许尚余30分钟，中航最近的水上航站在西南120英里处的沙市，宜昌还要再远70英里。[39]中航的水上飞机从未做过夜间着陆，陈文宽从未飞过夜航，他的“海军准将”没有测向仪，但离天黑只剩15分钟了。

陈文宽重启发动机，飞到武昌城墙外的湖岸边上，那里有中航夜间放置水上飞机以回避长江水流的小设施，看看万一是否还有其他工作人员留在那里，但该设施已经弃置。他飞回到汉口江边，再次降落滑行，并驶向“吕宋”号船尾，希望在美国海军的保护下过夜。一个军官出现在“吕宋”号的船尾栏杆，狂野地打手势，陈文宽不需停下发动机都可以听到信息：别来！滚！

他加大油门，水流把他推离炮舰，他已经别无选择。一声巨大的爆炸在原日租界突然响起，疾驰的碎片向空中冲出数百英尺，“海军准将”被震得发抖。[40]中国人把在原日租界豪华的日本海军俱乐部炸掉了，接着，日本总领事馆和总领事的寓所都被炸烂。江对岸的武昌城内，燃料和弹药库爆炸，在暮光中喷射出的闪烁的火焰在水上舞动，在大混乱的喧嚣中，长江失去了它以往的平静。牛毛细雨越来越密，变成了密密的雨，陈文宽下了决心。“我们马上离开”，他告诉副驾驶。[41]

他打开油门转向下游，在暮色中，螺旋桨激起水面浪花，“海军准将”逐渐加速至“起飞”状态，即愿意停留在水面上的船和情愿脱离水面而升空的飞机之间的临界状态。最后达到了每小时65英里的起飞速度，但江水的表面仍紧紧吸附着船体。陈文宽摇了摇机翼梢，一只浮筒脱离了水面，紧密的吸附水面撕开了口子，于是这架水上飞机在波浪中颠簸着上升并转弯。陈文宽在汉口机场上空盘旋，将罗盘航向调向沙市，减去一度以保证他可以对准城下的江边，然后飞进了黑暗。几分钟后，整个世界变成一团漆黑，厚厚的云层之上没有月亮，陈文宽按500英尺的高度飞西偏西南，不时地瞥一眼极简单的仪表。在飞行了一个多小时后，在地形上出现了一条淡灰色带状物，显示出是长江，沙市地面人员报告听到了发动机噪音。陈文宽看到在浮坞的一端点着一盏马灯，他经过了一段很长的平均功率的滑翔，摸索着朝向江面。余副驾驶从侧窗向外打着手电筒并报告着到水面的距离。“40英尺！……30英尺！……15英尺！……10英尺！”

机身的下部表面吻到了江水，陈文宽关掉油门，水上飞机漂亮地停在江面，一个完美的着陆，这是陈文宽第一次夜航。他获得了报酬，总共450中国元。这当然是不错的报酬，但仍然只有白人同伴的三分之一，而那天晚上没有一个白人在空中。

事情就这样发生了。蒋介石并不是从中国的临时首都最后通过空中

撤离的人，而这是国际媒体的广泛假定和国民党宣传机构默许的含混印象。真正的区别是，中国航空公司的两个低层次小工，乘坐由一位来自中国南部不起眼的村庄、在美国巴尔的摩市长大、24岁的美籍华人驾驶的“海军准将”水上飞机，在蒋委员长离开汉口20小时后从空中撤离。

日出后不久，3艘日本驱逐舰和许多运输舰停泊在汉口江滩，此时距离南京沦陷10个月14天。[42]江两岸的大片废墟中，烟一缕缕地飘动。日本战机在上空盘旋，皇军步兵离船登陆，以适合于文明国家的纪律占据了武汉三镇。[43]国际救援是显而易见的，外国新闻记者很快就颇为轻松地报告说，包括妇女在内的中国平民在街上自由走动。

就在日本人控制武汉三镇的时候，陈文宽从沙市出发向上游飞行。他的飞机在宜昌装载了撤离者之后，飞行旅程的最后一程前往重庆。威廉·邦德享受了另一个长觉，在确信陈文宽已经安全地飞往重庆并得知在汉口的机械师和报务员正在通过陆路前往沙市后，邦德和总经理黄宝贤吃了中国“粥”。汉口的沦陷迫使中航要重组其航线结构、航班计划、燃油供应和财务管理，午餐后两位高管在位于建元银行[44]大厦第四层的公司办公室讨论他们的方案。陈鸿恩出现了，急于解释他在过去几天所做的选择，秘书请他坐在邦德办公室外的椅子上。邦德使出全部的自我控制力，才阻止了自己没有冲进等候室像咀嚼弗吉尼亚烟草那样狠揍陈鸿恩一顿，但他强迫自己要理性。陈鸿恩因其技能产生了显著的收益而成为宝贵的公司资产，不幸的是，邦德现在知道陈鸿恩除了上述之外还有些别的什么，如果见到他就提这事儿，作为一个爱面子的中国人，陈鸿恩将不会再为他执飞。邦德想着陈文宽卓越的勇气，以此平息他的愤怒。像往常一样，度过风暴之后，邦德的心思转向姬兹。她会从报纸知道消息。那天下午，他发电报让她知道，公司里的人都活得好好的，就在陈鸿恩等在他办公室门外时，邦德给她写了一封信，极其详细地描述了前一天发生的事件。[45]写完信的时候，陈鸿恩早就已经放弃等待走了，邦德放下笔，筋疲力尽，凝视着窗外重庆丑陋的楼顶，觉得自己

就像“被棍子打得遍体鳞伤”。[46]

10月28日，夏普载着邦德和满机舱的乘客去香港。邦德盯着窗外，思考着日渐黑暗的大陆，他相信汉口的沦陷是分水岭。很多人预计中国会求和，但邦德不是那么肯定，他认为，蒋介石将坚持战斗。[47]邦德猜测，政府中某些高官希望通过求和来缓解中国即时的苦难，但持续的中国抵抗，不管有多么微不足道，将使日本处于奇怪的窘境，因为日本真的无处可去。日本在各个重要的军事指标上都超过中国，但他们创造了一场他们无法结束的战争。重庆几乎是坚不可破的，向西，绵延几百英里的四川山地边缘形成对地面攻击的屏障，而且没有其他足以让日本人占领并标榜为举足轻重的战略进展的重镇或地标。中国共产党的延安根据地也不值得去祸害，共产党是令蒋介石不安的在统一战线内的合作伙伴，他们只需化整为零，融入农村，避免直接对抗，并在其他的地方化零为整。不管怎样，邦德预计未来60天将会见分晓，不管发生什么，缔结和约或者继续抗战，虽然哪种预期都没有向他的中航提供更多的希望。他依然决定坚持，而他觉得自己已经坚持很久很久了。

那天夜晚，在东京，成千上万的日本人参加了精心安排的胜利游行，群众聚集在陆军省和海军省、供奉日本战争亡灵的靖国神社和皇宫，高唱战歌，一对夫妇单独出现在皇宫的护城河，各自手执一个发光的灯笼。[48]人们认出发那是裕仁天皇和皇后良子，一阵波澜掠过人群，喃喃低语膨胀为震耳欲聋的欢呼，庄严的天皇夫妇与民同庆了半个小时。如果参与集会的庆祝者为攻占汉口会带来和平这样的希望增添了快乐，沿着游行路线缚扎着的旗帜向人们发出警告，军事行动并没有结束，未来将要求日本人民做出更大的牺牲。

---

[1] 笔者访谈陈文宽、古蒂尔及其他中航飞行员；访谈索丁斯基，*C.N.A.C. Cannonball*，1973；Edward Churchill，“The Rise and Fall of China’s Airlines，” *Flying and Popular Aviation*，July 1941。

[2] 其在加入中航前曾任张学良、蒋介石的私人飞行员，之后曾任中国空军教官。——译者注

[3] 一年里有9个或10个月可以使用，这个安排方便得不可思议。在洪水泛滥的几个月里，中航就在位于重庆市东面12英里的军事机场运营。

[4] 除非另有提及，邦德在1938年10月21日～26日的行为、想法，以及对中航的观察和运营细节，都收入两封详尽的长信中：Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），and Bond to Morgan，October 29，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），和笔者对陈文宽的多次访谈，最重要的是在2005年1月7日和2006年4月19日的两次。陈文宽在时隔65年有余后所讲述的故事，与邦德在汉口撤离后一天和三天所写的信中对事件的记叙完全吻合，亦与笔者能够从当时报纸收集到的书面报道中的其他每一个具体细节完全吻合，如此独特地完成精确记忆，在飞行员中可能是独一无二的。很重要的还有：Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.193-201；Royal Leonard，*I Flew for China*，pp.193-209。

[5] F.Tillman Durdin，“Troops in Hankow Target of Planes，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938.该报道与多数书号称在1938年夏季和秋季汉口每天都遭到日本人突袭的记载相矛盾。F.蒂尔曼·德丁在现场，事件发生时即时记录，是更可靠的证人。如何解释这些差异呢？（除了笔者认为时间的推移趋于增加对空袭回忆的频率和强度）我猜测之所以出现这样的情况，是因为人们混淆了空袭警报与实际攻击。虽然F.蒂尔曼·德丁的评论显示，截至10月23日，武汉三镇已经几周没有受到轰炸，而我接受空袭警报在大多数日子里会响起的陈述。当防空警报网向全方位的潜在目标发出它们受到高空中（覆盖大面积）的日本飞机威胁的预警时，警报响起，但空袭者只攻击一个或少数目标。这似乎是合乎逻辑的，汉口、武昌和汉阳是天然的交通枢纽，大多数日本飞机的行动都会威胁到它们，从而导致每日大量的空袭警报，却未必发生实际攻击。（本分析在2006年4月19日笔者对陈文宽的访谈中得到证实。）

[6] 在成都着陆和在重庆着陆的区别：笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[7] Http：//tycho.usno.navy.mil/vphase.html，accessed March 5，2006.

[8] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[9] “Outstanding Events in *the Sino-Japanese War*，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），November 12，1938.

[10] “我认为广东军必定一直协助日军在广州的推进。日本人不可能光靠自己挺进得那么迅速。只有一种方式来描述那场战役：它令人生厌”：Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦

德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Japanese Enter Canton；Find Big Buildings Razed；Fires Rage through City；No Defense Made，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 22，1938；“Canton Defender Chooses Captivity，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938；“有人宣称（在广州的中国指挥官）不是逃跑就是被收买了”：W.H. Donald to Mr.Timperley，December 30，1938，p.18，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150。

[11] Bond's letters；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.194-95；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；笔者访谈陈文宽，2006.4.19；邦德在*Wings*，p.195中说伦纳德在夏普之后约90分钟离开成都。他当时的两封信说伦纳德晚了20分钟。

[12] W.H. Donald to Mr.Timperley，December 30，1938，p.17，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150.这封信证实了黎明时的空袭和邦德当时的通信中对基本状况的描述。

[13] Leonard，*I Flew for China*，pp.202-3.

[14] Leonard，*I Flew for China*，p.203；W.H. Donald to Mr.Timperley，December 30，1938，p.17，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150：“我后来得知，7架日本飞机已经在第一轮空袭后向上游飞去。”

[15] Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*，p.254；笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[16] Leonard，*I Flew for China*，p.200；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.195.在邦德与其妻当时通信中的谈话有少许记叙，“他把全部的本钱都押进去了，于是我打发他去睡觉，在他强烈的抗议下取消了他当晚的航班”，Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[17] 除了两封邦德当时的信件外，笔者访谈陈文宽，2005.1.7，证实飞往成都是个错误。

[18] Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Morgan，October 29，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[19] 头一年的秋天，林上校从泛美航空购买了“海军准将”式水上飞机。

[20] 笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与15；访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；访谈古蒂尔，2005.1.22；访谈陈文宽，2006.4.19；Max Springweiler，*Pioneer Aviator in China*，p.105。

[21] Harold M.Bixby，“Top Side Ricksha，” chap.4，p.9；Bond to Bixby，January 31，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[22] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[23] “U.S. Navy Ignores Warning by Japan of Peril of Bombs，” and Hallett Abend，“U.S. Ships Stay at Their Posts，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938.

[24] Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Morgan，October 29，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[25] Bond to Kitsi，October 26，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）. *Wings*（p.196）说邦德与指挥官麦克维喝咖啡，在邦德写给其妻的这封信上说他们喝威士忌加苏打。

[26] Hotel Terminus，今江汉饭店。——译者注

[27] 在WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）的相片；WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；F.Tillman Durdin，“Troops in Hankow Target of Planes，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938；Durdin，“Invaders Close to Hankow，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 25，1938；Paul Frillman and Graham Peck，*China：The Remembered Life*，p.25。

[28] W.H. Donald to Mr.Timperley，December 30，1938，pp.17-18，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150.

[29] F.Tillman Durdin，“Troops in Hankow Target of Planes，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938；Frillman and Peck，*China*，p.25.

[30] Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Morgan，October 29，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution

Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[31] F.Tillman Durdin，“Break in Defenses，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 21，1938；Durdin，“Troops in Hankow Target of Planes，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 23，1938；Durdin，“Invaders Close to Hankow，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 25，1938；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937 1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*，p.210.Frillman and Peck，*China*，p.25；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.197.

[32] Durdin，“Hankow Heavily Bombed，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 24，1938；W.H Donald to Mr.Timperley，December 30，1938，p.17，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150：“我离开机场后一会儿，日本轰炸机再次出现并进一步向这个地方投放爆炸物，没有造成物资上的损失。”

[33] Durdin，“Invaders Close to Hankow，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 25，1938.

[34] Ernest Allison to Frank Roth，October 1，1974，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.123；Earl Albert Selle，*Donald of China*，p.346；Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，p.181.

[35] Ernest Allison to Frank Ruth，October 1，1974，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[36] 夫人显然忘记了她的承诺。夏普从来没有得到一枚奖章，详见邦德《为战火交困的中国飞行》一书第199页。

[37] 音译。——译者注

[38] 根据在http：//www.csgnetwork.com/sunriseset.html的全球日出、日落、黄昏计算器，显然1938年10年25日那天日落发生在下午5：08，这与陈文宽的故事和邦德的信件准确吻合。

[39] 路透社的无线电报，1938.10.26，“reuter shanghai 41905，” WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[40] Durdin，“Blasts Start Vast Fires，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 26，1938.

[41] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7和2006.4.19。

[42] Durdin，“Blasts Start Vast Fires，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October

26，1938.

[43] Durdin，“Hankow Occupation Is Quiet，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 27，1938；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.175：“必须指出，大抵上说，日本对汉口的占领是纪律严明的”；然而，保罗·弗利曼（Paul Frillman）报道遇到一位强奸受害者：Frillman and Peck，*China*，p.29，及美国在中国的军事顾问弗兰克·多恩（Frank Dorn）报道说，日本占领是有秩序的——除了立即处决掉受伤或掉队的中国士兵：Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*，p.222.然而可以肯定的是，汉口沦陷少有像南京那样的系统野蛮行径。

[44] Chien Yuan Bank，音译。——译者注

[45] Reuters Radiogram，1938.10.26，“reuter Shanghai 41905，” 第一和第二部分，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[46] Bond to Kitsi，October 26，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[47] Bond to Morgan，October 29，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“给特里普和邦德的备忘录，中国——政府贷款”，日期不详，但写于美国宣布向中国提供25000000美元贷款之后，大概在1938年12月最后几天或1939年第一周，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*，p.200。

[48] “Japan Celebrates Hankow’s Capture；Emperor and Empress，Each Carrying Lanterns，Cheered by Million in Tokyo，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 29，1938.

15 与蒋夫人会面

国民党喋喋不休地宣传“战略撤退”、“日本过度扩张”，以及高贵的中国抵抗等，但这些都是中央政府混淆视听的胡言乱语，事实是，对于中国，广州和汉口的失守使一年来难以置信的军事惨败登峰造极。14个月前，中央军如神兵一般占领了这些地区，如今，其最优秀的士兵和下级军官在淞沪抗战和南京溃败中牺牲，而其年轻的空军的主要力量被摧毁。日本控制了中国资源丰富的北方省份，大部分的人力和工业，以及曾为国民党国内物资供应主要基地的长江腹地。

中央政府被迫撤离汉口，完成了从1938年初开始的向重庆的迁移。但是，虽然其战时首都隔绝了陆上攻击，四川省并不是与日本的现代军事力量打常规战争的好地方。它完全是农村地区，缺乏工业——最近的铁路线在数百英里之外的新近失去的汉口，尽管刘湘的死让国民党在该省的社会秩序的最高位置取代了军阀，它仍面临着本地官员和小地方武装力量认为被任命者是投机提包客[1]而愤愤不平的问题，国民党的税收大幅下降。重庆最佳的财政来源是通过云南省经陆路继续与西方世界保持联系，云南紧邻四川的南面。但云南由另一位强大的军阀龙云统治，尽管龙云如同刘湘曾在四川那样，名义上向中央政府效忠，但实际上拒绝放弃掌权，并成功地使国民党国内安全机构在云南难以施展。毛泽东的共产党在陕西省的延安周围建立了边区，广东、广西、贵州、湖南的其他军阀进一步使国内政治复杂化。虽然所有派系对西安绑架和日本入侵之后建立的统一战线口头上支持，但蒋介石太弱，无法整合权力，而且深受清王朝崩溃以来因地方割据和意识形态不同而割裂中国的局面所造成的困扰。他所指挥的顶多是竞争对手的松散联盟，因此被迫采用哄骗、嘉奖和谈判等行为换取忠心和行动。

欧亚航空公司战前的航线以汉口为中心，汉口的失守对欧亚航空的航线结构的影响如同上海陷落对中航的影响。[2]两个航空公司之间爆发了对中国西部新航线的控制的争斗，中航总经理黄宝贤与可畏的官场短打高手李景枞发生了对峙。欧亚航空总经理李景枞，人称“德国李”，与孔祥熙和交通部部长张嘉璈关系密切，用奢侈的礼物打点有战略价值的当局，并将要人的亲属安插在他的工资名单上——所有这些事都为中航所不齿。李的权势确实得到了证明，他在总经理的位子上已经牢牢地坐了七年，而在此期间，中航已折腾更换了五任总经理，而黄宝贤完全不是老奸巨猾的李景枞的对手。欧亚航空攫取了中航早先在中国西部开发的航线的40%，邦德气势汹汹地去交通部予以反击。他威胁说，如果航线这样洗牌的话，泛美航空将从中国撤离。张部长好言相劝，将中航的损失减半。此举虽然有所帮助，但邦德感到真正的问题是黄宝贤缺乏政治地位，黄没有为得到现在的职位进行过一系列活动，对自己的权力的决定因素没有感觉，因此缺乏信心推进中航的议程。[3]邦德自己对这个妥协还算满意，但中国的商业惯例是如此费解，他不能在公司董事会会议上诉说一下委屈：交通部下属负责组织航空公司的航政司的司长何墨林先生，在中航董事会有一个席位，同时又是欧亚航空的董事长，从两家公司都拿工资。头戴航政司的帽子，他就成了两家公司之间的主要仲裁人，邦德认为，他做决定的出发点是只要保持两家公司活着就行。

12月初，邦德收到比克斯比的电报，简短地要求他回纽约，邦德看出来这是怎么一回事儿，典型的比克斯比关怀——“命令”他回家过圣诞节。于是他飞往重庆，与黄宝贤和董事长彭学沛交接清楚。像往常一样，他住在拉普先生家族的大院，在此的另一位客人是宋美龄的美国传教士顾问，邦德对他说想与宋美龄结识，那人帮邦德拉上关系，将邦德的拜会放在她的日程表上。[4]

当邦德已经准备好拜会时，端纳冲进他的办公室。“你有什么问题？”态度生硬的澳大利亚人问道。“蒋太太和老蒋今晚要宴请客人，她

累了，叫我顶替她去。我听说你对所得到的支持感到失望。”[5]

“我的天，没有！我没有失望。恰恰相反。我只是想拜见夫人，告诉她可以依靠泛美航空，泛美航空会尽其所能地帮助中国，无论能持续多久。”

端纳一下子放松下来。“嗯，邦德，那就好。我告诉过夫人一定是有误会。我会帮你重新安排。”

第二天，大个子澳大利亚人闯进邦德的办公室。“她要见你。现在。”

邦德急匆匆收拾好他的公文包和外套。

“那你推荐的总经理呢？他干得怎么样？”端纳问。

很好，邦德说，并叫他的秘书去找黄宝贤。当黄出现时，端纳迎着他伸出厚厚的手掌。“那么，邦德，这就是你着重推荐的人。我很高兴他干得不错。”

黄宝贤紧紧地抓住端纳的手，一脸困惑，直到这一惊人现实来临的此刻，他才明白被任命为总经理是来自国民政府的绝对最高点，而邦德策划了这件事。蒋委员长和蒋夫人在他的事业成功的投资中给了最最重要的面子。他呆呆地用敬畏的眼神看着邦德，原来他有着比自己想象要多得多的政治力量。

“行啦，端纳”，邦德咧嘴笑着说。“我们不能让夫人等待。”

在中国待了7年以后，邦德已经听到过1000个故事。[6]在亨利·卢斯的出版帝国旗下的《时代周刊》、《财富》杂志和《生活》杂志的带领下，美国新闻界对宋美龄的溢美之词不绝于耳，称颂她是中国的皇后娘

娘，将和她威严冷峻、恪尽职守、信奉基督新教的丈夫一道引领中央帝国进入一个黄金时代云云。邦德对她的个人看法没那么多光彩；和1938年在中国工作的大多数美国人一样，他和国民党官僚有太多的接触。不过，他依然相信蒋介石和国民党表达了统一中国的最美好的希望，并会领导它走向现代化。

邦德紧张地等待着被召见，终于，端纳引领他入内，蒋夫人站在她的写字台边。新闻照片对她不公平，没有表现出她的神态，他对这样的美丽还没有做好思想准备，她的头发像抛过光的黑曜石似地闪耀，眼中闪烁着和蔼可亲的聪慧，每一个细节都那么优雅。然后，她开口说话，一口标准的美式英语。其效果是惊人的。她安排邦德坐在一张沙发上，自己坐在他旁边。

邦德为发生过误解表示道歉，并重复刚才对端纳说的话——他只不过是打算利用他的拜见，向她保证，在战争期间，泛美航空将全力以赴维持中国的航空交通。邦德是现实主义者，但也是乐观主义者，他告诉她，虽然中国的情况很困难，但他认为“日本的未来会比中国的更困难”。[7]

她的涂了口红的嘴唇撅起，像一朵花蕾，笑了，双唇绽放成一颗心形。“让我看看能不能让蒋委员长抽一分钟时间，我想让你亲口告诉他你刚才对我说的话”，她喃喃地说。

邦德站起来。蒋介石穿着整洁无瑕、上浆均匀的制服，人精瘦而结实，发亮的秃头，脑壳后边也剃光以达到所需的效果，头皮紧绷在他赤裸的头骨上，独裁者的小胡子横在上唇边。他淡淡一笑，没有露齿。他的握手足有三秒钟，像铁钩般有力。他点着头，对邦德的客套回应着“好，好”（hao，hao）——“好的，好的”，或者“我明白了，我明白了”。

蒋夫人示意邦德坐到沙发扶手对着的一个座位上。蒋委员长也坐了下来，斜向邦德，双手放在膝盖上，他的脊柱如步枪通条似的笔挺。夫人坐在他们之间做翻译。这是令人兴奋的经历，与地球上两位最著名的人物在与世隔绝的空间内会面，邦德有礼貌的弗吉尼亚州教养起到不少作用。他提醒自己说话要字斟句酌、要负责任，不要冲口而出，并且按吩咐重复了刚才对蒋夫人所说的泛美航空的承诺。“而且，将军”，邦德结束道，“在这段时间，泛美航空不会为自己提出任何要求”。

蒋介石的目光冷冰冰的，伴随着长时间的沉默。最终，他开口说了几句话，他的妻子译成英语。“他说，我们只从美国人那里得到过这样的表态。”

委员长认为，泛美航空连接了两个国家，作为中航的美方合作伙伴付出了努力，并做出了在他看来是典型的“中美之间的友谊的感情”的举动，他对此表示“深深的感激”。[8]委员长还希望战后中美关系能够改善。

“我想我应该补充一点”，邦德说，“我们希望能为您服务得足够好，好到当这个非常时期结束时，泛美航空可以收回投资，并希望得到合理的利润。”

“我会留意你的。如果你有解决不了的问题，直接找我。我会尽快指示你来见我。”

“谢谢，将军，我非常感激，但我觉得，不把我的加进去，您有的问题已经足够多了。”

“你的问题对我来说可能不会太大。”

他们站起来再次握手，蒋委员长离去。

“他说到做到，邦德先生”，夫人重申。“只要记住，当你给他带来一个问题时，还必须有一个合理的解决方案。”

邦德想知道他在美国有什么可以帮她的忙，她请他寄一些私人信件，于是她的秘书拿出钢笔、纸、墨水和一个写字台。当她准备好了，夫人转向还没有离开房间的端纳询问日期。

“12月12日”，端纳应道。

“哦。12月12日”，她用一种奇怪的声音说。

两个外国人继续等待，夫人做了一些笔记后一阵风似的离开房间，端纳引导邦德出来。“那个日期怎么了？”邦德问道。

“委员长在12月12日被绑架，两年前的今天。”

安排好总飞行师夏普负责日常运作和亚瑟·杨代行战略经营职责，邦德于12月22日到达巴尔的摩，因为“风城”暴风雪已经使全部横跨美国航班停飞，他连夜从芝加哥乘坐火车在巴尔的摩—俄亥俄铁路上行驶。[9][10][11]姬兹早就在月台上等候，在这个灰蒙蒙的、刮大风的日子，她的拥抱温暖了他的心，他憔悴的样子令她震惊，自从她离开中国后，他又瘦了许多，姬兹急急忙忙把丈夫接回家。他们参加了切维蔡斯俱乐部的年度假日晚会，姬兹从读大学开始就一直参加这个晚会；除此之外，姬兹将圣诞活动搞得极为热烈精彩而又不出格。在海斯庄园，威廉·邦德与亲友和已经16个月没有见到过的儿子共同送别旧的一年，享受着共聚的欢乐。在过去整整16个月里，他和他的公司曾经濒临绝境。邦德不知道长期的未来会怎样，也不知道他的公司能否成功，不过，1938年最后的几天里，当他坐在圣诞壁炉火焰旁乐享节日之时，明白了一件天赋的事实——所有的付出都是值得的。[12]

[1] 指外来政客。——译者注

[2] Bond to Morgan，Letter No.42，November 12，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“中国航空公司第37次董事会会议备忘录”，1938.11.17，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；比克斯比给邦德的回信，笔者没有找到放置处：Bixby to Dear Bonda，October 31，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；题为“欧亚”的备忘录，1941.8.30，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[3] 邦德不能公开自己是如何努力或通过什么渠道才保住黄宝贤的位置：如果外界知道了黄的升任是由于美国人的努力，会削弱黄在中国政坛的正统性。

[4] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.202-203.

[5] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.202-203.

[6] 宋美龄的形象：Rhodes Farmer，*Shanghai Harvest*，p.112；Emily Hahn，*The Soong Sisters*，pp.57，104-105；Hahn，*China to Me*，p.127；Joseph Stilwell，Theodore H.White（ed.），*The Stilwell Papers*，p.80；Sterling Seagrave，*The Soong Dynasty*，pp.99，110-111，114，115，139-140，268，282，285；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*； Hannah Pakula，*The Last Empress*：*Madame Chiang Kai-shek and the Birth of Modern China*； Laura Tyson Li，*Madame Chiang Kai-shek*；许多当时的相片。

[7] 邦德与宋美龄和蒋介石的对话：Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.202-205。

[8] W.H. Auden and Christopher Isherwood，*Journey to a War*，pp.65-68；Farmer，*Shanghai Harvest*，p.169；Fenby，*Generalissimo*； Jay Taylor，*The Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the Struggle for Modern China*； Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*，p.260；许多当时的相片。

[9] “给特里普和邦德的备忘录，中国——政府贷款”，日期不详，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；宋氏家族圈子内的通讯中从不同来源反映出了一种态度：“鉴于通过中国航空公司与泛美航空公司合作，其所提供的非常有价值的服务”：孔祥熙写给张嘉璈，1939.1.6，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[10] Bond to Sharp，December 9，1938，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[11] Bond写给副部长Peng Sho-pei，December 10，1938；Bond to Arthur N.Young，December 14，1938；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[12] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.206.

16 轰炸季节

新年过后，生活平静下来。[1]姬兹的细心照料和海斯庄园的精致美食产生了奇迹，邦德瘦弱的骨架上增添了重量。然而，他是个闲不下来的人，他的心始终没有真正离开过中航的事务。中美双方合作伙伴的合同是个迫在眉睫的问题。[2]合同虽说到1940年7月才到期，但它有一个6个月的自动更新条款，因此，到了1939年7月7日，如果合作伙伴双方均没有提交终止合同的书面通知，合同便自动延长又一个五年。假设中国要继续该安排，这将消除泛美航空的一个不确定因素，事不宜迟。邦德在离开重庆前曾为此事进行了一些游说活动：与总经理黄宝贤和董事会商谈；通过亚瑟·杨找宋子文游说；与交通部副部长兼中航董事长彭学沛会谈；与财政部部长孔祥熙会谈。在首都华盛顿，邦德主动向中国驻美国大使馆提出此事，在邦德的努力之下，中国很顺利地得到了价值2500万美元的美国信贷（尽管仅限于非军事用途，约合现代3亿8700万美元），消息迅速宣布，不久黄宝贤就向邦德追加了建议延期的信的副本。

邦德以为他已经掌控了局面，但随后并没有获得续约的正式通知。相反，中方开始要求泛美航空注入资本。邦德花了一些时间才意识到他触动到了中国生意人的大脑中的一根神经。合同更新本是自动的，如果泛美航空想提早延续，其中必有缘故。如果确有理由，中方认为，如果就这么听之任之而没有找出美国人会为此付出什么，他们就未免太愚蠢了。邦德只得以求爷爷告奶奶的方式进行回应，但这些小手段留下了不好的味道。如果有一件事是100%可以确定的话，那就是泛美航空不打算向中国投入更多的资金，因为它考虑到中国的战争和泛美航空的财务状况，泛美航空在过去十年从不间断地扩张，背负了沉重的债务负

担。[3]邦德给胡安·特里普、比克斯比和斯托克利·摩根的战略建议很简单：“不要增加资金，我们能撑多久就撑多久，做最好的打算。”

在任何形势图上瞥一眼，就能看出自由中国拥有的资源很少。1938年的最后几天里，国民党精英之一、前行政院院长汪精卫出现在河内，据称前往香港讨论停战协议。[4]除夕夜，一家在香港的日本新闻社发表了汪精卫致蒋介石的电报，敦促按日本条件与日本缔结和约。蒋介石断然拒绝了该提议，誓言继续抵抗并谴责汪精卫的叛逆，但汪精卫的叛国似乎揭露了国民党政府内的重大分歧。[5]后续的新闻故事报道汪精卫的同党从国民党队伍被大力清洗，日本宣布将不再与蒋介石政府打交道。

这一切都仿佛使邦德建议中的“最好的打算”的希望越来越渺茫，似乎没有什么能减缓法西斯国家侵略的步伐。2月中旬，日本入侵位于在北部湾口的海南岛，削弱了从法属印度支那到云南的铁路的安全，该铁路是中国仅存的获得外援的运输线之一。[6]3月中，希特勒吞并了捷克斯洛伐克的其余地区，并开始对波兰指手画脚。[7]英国和法国意识到他们很快就有可能要用武力捍卫自己的利益，于是向美国工厂下了大批飞机订单。[8]有迹象表明，甚至美国本身也正从“中立法案”的睡梦中醒来，为自己的军队订购了1500架飞机。中航在道格拉斯飞机公司订了一架“DC-3”，要到7月才可以下组装线，黄宝贤叫邦德增加一架，但这样小的订单未免太过于微不足道，而中航马上就需要这些飞机。出于敬业，邦德为获得额外的飞机不遗余力，但徒劳无功，消耗了在家休假剩余的时间，却只能买到一架二手“DC-2”。[9]

邦德休假后精神恢复了许多，于1939年3月的第3个星期飞回中国。[10]途经香港时，他与宋美龄有个短暂的会晤，并与邓勉仁和端纳就发展战略进行了详细讨论。4月的一个上午，天气如往常一样阴云密布，他到达重庆下方的珊瑚坝机场。邦德观察到，他不在的期间，日本的空袭给城市造成的“损坏相对较小”，但当天气好转，他“毫不怀疑重

庆将经历一些非常的苦难”。[11]

这个月余下的时间，重庆都是云雾缭绕，细雨朦胧。[12]5月初，天气的阴郁终于打破，隔着长江，市区对岸的山坡上四川的郁郁葱葱的春色闪烁着微光。那天下午，邦德打算回香港，但欠比克斯比一封信，所以在此期间，他坐在他位于劝业银行（Chuen Yien Bank）大厦四楼的一个窗口边的办公桌旁，反思着他回到中国以来的第一个月，抵制着想点燃一支香烟并享受吞云吐雾的乐趣的欲望。[13]新年时他戒了烟，并和一位美国朋友打赌，1939年谁先抽烟谁就输100美元；如果两人都熬过了12个月，赌注就上升到500美元，期限延长到5年（赌注分别约合现代1600美元和 7800美元），到目前为止邦德强忍着。他核查了运营数据，统计上，虽然中航做得出奇的好，但在邦德看来没有多大意义。这种情形是“虚无的”，一次中彩的日本炮轰就可能消灭中航一半的飞机，而战争毫无结束的迹象。虽然邦德感到中国人“将以比任何人的预期都要好的形态从（战争）中走出来”，他对自己的个人前景却因为有种被掏空的预兆而没那么乐观。他在华盛顿获得的17磅体重已经失去了9磅，8月就将标记着战争进行了整两年，与妻儿分离这么久真是令人备受折磨。到目前为止，姬兹是个“输得起”的人，但这种情况不公平，他担心不知她还可以熬多久。“我希望你不会认为我正在变得脆弱”，在给比克斯比的信中他写道，“但是这场战争可以轻易地再打两年”。邦德不敢肯定他能否再忍受两年。他在信上签字并注明日期，前往机场。这是1939年5月3日。

中国空军顾问陈纳德在“粉房子”外面的街上拦住了他。“轰炸机刚刚离开汉口，还不清楚他们要去哪儿。”[14]

邦德感谢了这位路易斯安那人，看了看蔚蓝的天空。这是几周以来第一个晴天，自由中国的战时首都肯定高居日本人的目标清单榜首。邦德快步走下前往江边的石阶，走过摇摇晃晃的人行桥到达沙洲上的机

场，到运营办公的竹棚传达陈纳德将军的警告。一批乘客和来送行做良好祝愿的朋友聚集在旅客候机棚周围，如同往常，乘客大都是中国的官员和商人，但夹杂了一些欧洲人面孔。交通代理行的人核对着几个航班的旅客名单，小工存放行李和航空邮件。邦德把“DC-2”飞行员哈尔·斯威特（Hal Sweet）带到一边，悄悄地告诉他关于日本空袭的消息。斯威特不声不响地信步走到飞机上并着手准备起飞，而邦德不动声色地下令其他飞行员采取同样的步骤。

下午12：55，旅客候机棚的电话铃响了，接电话的职员突然从他的办公桌冲出来用中国话大喊道，“日本人来了！”与此同时，城中空袭警报声大作，混战爆发。一个女人尖声大叫，有这么可怕的一秒钟邦德以为空袭就在他们的头顶。他咆哮着要求服从命令，乘客和他的交通代理人惊得目瞪口呆，出现了脆弱的平静。从这一刻开始事情开始利索地进行，交通代理人发出“嘘”声，把不是出行的人赶上石阶，进入在悬崖边上、粉红色房子下方75英尺的防空洞，并催促乘客登机。发动机轰鸣着活了起来。邦德上了“DC-2”，在他平时所坐的靠近驾驶舱门左边第一排的座位坐了下来。地勤人员猛地的将挡块从飞机轮子下边抽出来的一刻，斯威特弹起来对准跑道的尽头滑行，脚踩方向舵踏板，摆动飞机进入跑道标线，向前猛压油门，开始了起飞滑行。

不到一分钟后，斯威特驾驶的“DC-2”升空了，盘旋着飞离机场，沿江水弯道飞行并获得航线高度。邦德靠向窗户回头望。重庆看上去像个翻倒的蚁丘，老百姓朝着山坡下的渡轮蜂拥而去，以为渡过江到了南岸就会安全。第二架“DC-2”的机长是谭欢在，谭是中航的三位最早的美籍华人飞行员之一，[15]刚刚飞离跑道。陈文宽是三位美籍华人飞行员的另一位，他驾驶着一架载有8名乘客的“德哈维兰迅龙”双翼飞机（de Havilland Dragon Rapide）跟在谭的后边，距离半条跑道，该飞机是由宋美龄贷款购得。一架“史汀生”型飞机拐到了陈文宽后面的位置。一架“洛宁”型飞机按照步骤进入江中，搅动着泡沫达到起飞速度。“海军

准将”摆脱抛锚浮标，两个发动机剧烈旋转。这是一幅令人敬畏的景象。邦德重新坐好，为他的飞行员感到骄傲。他看了看手表。整个紧急起飞只花了6分钟，他感觉世界上没有任何空军可以复制如此卓越的技艺。

起飞后10分钟，45架日本轰炸机出现在重庆上空，“如百万只蜜蜂嗡嗡作响”，机翼梢对机翼梢并排成一条线横扫地平线。[16][17]第一轮炸弹落在江上，雷鸣般的爆炸激起巨大的水柱，之后一连串的爆炸爬上山坡，进入市内。50多枚炮弹击中重庆市中心，摧毁了几十栋大杂烩式的建筑物，掩埋了许多居民，火灾在大毁坏中肆虐，1小时后至少有13处大火灾，喷射出远高于楼顶的火焰，城市上空黑烟交相融合，形成了黑云，遮蔽了原本晴朗的天空。直到夜幕降临消防队才得以扑灭最糟糕的地狱之火。300～500名中国平民在空袭中丧生，他们被无区别杀戮。每一位中航雇员都完好无损，但他们的家庭就没有那么幸运。一位姓魏的焊接工的妻子，带着他们的三个孩子乘坐严重超载的渡轮过江逃离城市，一枚炸弹在船边爆炸，渡轮在江中倾覆，魏家的孩子只有一个存活，魏太太和2个孩子以及其他大多数乘客淹死。[18]这还不是全部，对空袭的恐惧造成一位报务员的怀孕的妻子流产，出血不止，一周后去世。

下午3点左右，斯威特在距离战时首都以南381英里的桂林降落的时候，重庆的空袭结束。[19]他等到日光暗下去才再次出发，经过广东北部时已经入夜很久了。头戴德律风根无线电测向仪耳机，在满月的光芒照耀下，哈尔·斯威特的道格拉斯飞机于晚上8：40如涂了润滑油似的在启德机场跑道着陆。47分钟后，地球的阴影切入美丽的月球天体，晚上10：39，地球吞噬了月球最后的一丝银光，月全食食甚。[20]暗淡无光的月盘挂在天空，像一枚黑色的硬币，一个负空间的球体。犹如可能出现最坏的预兆。

第二天黄昏，27架日本轰炸机再次袭击重庆，从北部扫荡过来，使开阔地区数以千计的平民大为震惊。[21]日本人先用一批高爆炸药和燃烧弹轰炸嘉陵江滨水区域的建筑物，然后沿着整个城市的脊突地带投弹直至长江堤岸。多处熊熊大火使紧急救援人员应接不暇。午夜前，火焰吞噬了这座城市的八分之一，数百人被烧成灰烬。从德国大使馆看到，超过80位妇女、儿童和老人被烧死在城市30英尺高的墙的墙根。估计约5000人死亡，这是战争开始以来在中国任何一座城市所遭遇的最具毁灭性的空袭，超过了格尔尼卡[22]成为当时历史上最血腥的空中恐怖袭击。在整个空袭过程中，蒋介石夫妇留在重庆附近地区，坐在地下防空洞内直至空袭结束，之后在浩劫后的残骸中走访，与难民们交谈。

日本人给了重庆8天宽限期，然后在5月12日再次轰炸，又杀害了两三百平民。[23]过后，邦德回到重庆，每个人都向他倾诉空袭中的故事，有些是幸运的，有些是悲剧性的，还有些是滑稽的，全都充满了对日本人竟会对大批无辜平民造成这样的极大痛苦的愤怒。[24]其中一个最令人揪心的故事是关于一个6岁大的男孩，他的父母在5月3日的空袭中被炸死了，他自己在本次袭击中股骨骨折，被送往基督新教医院。[25]给这孩子做手术的外科医生，忙碌地对屠戮造成的伤员进行鉴别分类并处理，浑身浸透着血迹，在对好孩子的股骨后，就在三楼的儿童病房内，采用中古时代的牵引方法，把一根销钉穿进孩子的脚后跟，用绳索和滑轮组锚定他的腿。

在接下来的2周的大多数时间里，乌云笼罩在闷热的战时首都上空，带来了一段时间的安全。[26]但5月25日，陈纳德航空预警部门宣布，日本的一个轰炸中队正从汉口向西飞来。邦德和他的工作人员待在粉红色房子下方的防空洞内。时间一分一秒地过去，下午6：30左右，邦德认为空袭可能往别处去了，便离开了。

当邦德和他的司机离基督新教大院仅四分之一英里的时候，紧急警

报开始凄厉地号啕。人们涌上街头，用短跑速度奔向防空洞。就近的地下空间不足以容纳全部人口，只能是先进先得，落后者遭殃。其他居民跑向城市大门，争抢城墙外的安全位置。基督新教大院的院门锁上了，门卫早就走了。唯一可行的路线就是通过院门本身进入，这道门是一个25英尺高的铁栅栏。邦德穿着西装、打着领带、踏着皮鞋、系着袖扣，爬了上去。他的司机把车停在一棵树下，跟在他的后面翻了过去。

两人进入大院后匆匆穿过空荡荡的校园，向着主房附近的大防空洞走去，邦德可以看到若干穿着白色制服的护士围在防空洞入口。在他旁边，学校门口一个移动物体引起了他的注意。一个中国男孩像螃蟹似地打横爬过前门，推动着自己上了夹板的腿在面前，背后拖着牵引带，绊在了门上。邦德突然停下，意识到这就是他听过的那个故事中的6岁男孩。这个男孩满脸泪痕的脸痛苦地扭曲起来，他恐惧地颤抖着，但没有发出一点儿声音。邦德把男孩抱在怀里，他的司机收集好牵引带，然后两个男人把羸弱的小家伙送进大防空洞放在木板上。亚瑟·杨也在基督新教大院，他带进来一位在5月12日空袭中被齐肩炸断手臂的中国人。一当他们安置好伤员，邦德就上到地面，等待情况发展。

在地面，邦德遇到了两名记者，一位是他熟悉的《纽约时报》驻重庆记者F.蒂尔曼·德丁（F. Tillman Durdin），但他不认识另一位年轻人。德丁介绍这个年轻人叫白修德（Teddy White）。[27]白修德是个自信的哈佛毕业生，最近抵达重庆，为政府主办的“中国新闻委员会”写宣传材料。暮色渐深，6架中国驱逐机盘旋在城市的高空，三人看到阳光在驱逐机的机翼间闪烁。接着就听到日本双发动机轰炸机的“明确无误的重低音”。邦德几乎立即认出，有27架日本轰炸机在大约1万英尺的高度并肩排成两行，横向划过中国驱逐机的轨迹，从正面攻击。空中，轰炸机的防御火力向后喷出明亮的条纹；在新月滑过微微发紫的天空的映衬下，防空排炮的炮弹呈抛物线从地面上射出。这是何等壮观的景象，几乎算得上美丽，而且轰炸机似乎并没有威胁到基督新教大院，于是邦

德和两位记者留在地面上。在空袭时，能和朋友在一起永远都是种安慰。[28]突然，邦德听见“嗖嗖”的响声，他急忙转身，张开双臂，一个箭步飞身扑过去裹挟着德丁和白修德钻进防空洞。说时迟那时快，一枚炸弹在附近引爆，三人翻滚着下了楼梯，大批炸弹在周边地区爆炸，抱着团的三个美国人在阶梯底部才松开。

邦德道歉道：“来不及开口提醒。”[29]

“你怎么就知道空袭要来了呢？”白修德问。

“我听出来了。”

白修德摆脱了窘态。“我必须学会辨别这种声音。”

日本轰炸机得手后打道回府，消失在黑暗之中。邦德、德丁和白修德返回地面，拉普先生加入他们的队伍。市中心发生多处火灾，散发出刺鼻的烟气。尽管传教士伴随身边，邦德轻声背诵着他18个月前，即1937年停战日乘“无锡”号轮船离开吴淞口时站在甲板上时念诵的咒语。“该死的日本人，该死的日本人。”[30]

“阿门”，拉普先生声音低沉地应答，“阿门”。

防空洞是安全的，但并不舒适；潮乎乎的，因幽闭而使人心生恐惧，充斥飘荡着香烟味、摞在一起未经清洗的尸体的臭味和因恐惧而渗出的汗水的酸味。几个美国人搬运断腿男孩和其他儿童回到前教学楼第三层的儿童病房，安置到各自的床上，直到夜幕降临时才弄完，之后到掩体外聊天，等待解除警报。城里传来几声“啪啪”的步枪声，那是警察在即时处决趁火打劫者。同时，他们听到了新的发动机咆哮声，明显预兆着另一轮攻击波即将来临。邦德指挥大家重新回到防空洞。他正要走下去的时候，想起断腿男孩和其他的孩子，立即转身，奔向150码外的儿童病房，司机和白修德紧随其后。邦德三步并两步地跨上楼梯，冲进

病房，结结巴巴地对困惑而害怕的小朋友们解释。护士都逃跑了。果不其然，那个小男孩又吃力地爬下了床，拖着他的牵引带走向楼梯。已经没有时间带孩子们去防空洞了，但建筑物还算坚固，原地不动似乎是最好的。三个男人恢复了秩序，把孩子们撵上床。邦德和白修德抱起断腿男孩，把他放回到自己的床上，坐在床脚，听着发动机的轰鸣声越来越近。炸弹击中了一个靠近城市的军用机场；最终，解除警报在9点左右响了。邦德在离开医院之前，向返回的护士就可能遇到空袭时应采取的举措做了明确的指示，然后去吃晚饭，接着睡觉。至于那个断腿男孩，威廉·邦德从来都不知道他的名字。

日出后，邦德巡视公司的设施。首先，机场和“粉房子”都完好无损。其次，订票办公室被击中了一处，外墙完全被熏黑，令人高兴的是，办公室内的人在接到警报的第一时间均已疏散。最后，邦德上陕西街查看在劝业银行大厦的总部。该银行楼顶被击中一处，但没有坍塌。另有10枚炸弹落在距离大厦不到200英尺的地方。邦德的办公室就像个屠宰场，桌子翻转，椅子在房间里甩了一地。文件在木片中飘动；玻璃碎片在脚下嘎吱嘎吱响。邦德小心翼翼地找着路径走到窗前。街头上，烧毁的废墟中飘起一缕缕油腻的烟，清理人员在瓦砾堆间忙忙碌碌地堆放着尸体。邦德叫办公室小工把他的办公桌搬到房间中央，以免在下雨时弄湿，并着手重整文件。

几天后，邦德收到来自那个和他打赌不抽烟的朋友的支票——赌赢的时刻恰是他待在地下防空洞内焦灼地等待炸弹落下的那几个小时。[31]至今邦德还没有破戒，但他很快就会了。

重庆的夏天，犹如锅炉房似的又潮又热，很难想象会有比重庆更难受的气候。[32]大多数夜晚，邦德提着他的小床和蚊帐到基督新教大院的草坪上，希望在此捕捉到一丝清风。在这个7月6日将尽、7日将临的夜晚，满月刚过，他来到屋外，想在月光下睡觉。月亮如轰炸机般怒目

圆睁，射出明晃晃的银光。[33]午夜前几分钟，重庆的空袭警报尖利地叫了起来，邦德在掩体内待了3个小时，敌人的轰炸机袭击了城市，直到凌晨3：15他才回到小床上，当谭欢在把他摇醒的时候，他才刚刚闭上眼没多久。“邦德先生，邦德先生，请你醒醒。”

“怎么回事？”邦德抱怨道。此刻是凌晨4：45，他才睡了90分钟。

“我不想打扰您，邦德先生，很抱歉，但乔·沈（Joe Shen）受了伤，很严重。”

邦德坐起来，摇了摇脑袋，使头脑清醒。乔·沈是他的另外一个飞行员。“你没有打扰我，出什么事了？”

谭欢在解释说，他和沈以及其他一些中国人和美籍华人飞行员选择了在共有八层楼的劝业银行大厦的第四层的走廊里躲避空袭，该大楼因5月25日被击中但得以幸存而获得了结构坚固的名声。在刚刚过去的空袭中，一枚炸弹意外地在中航办公室正对过的一座在建的建筑物的钢铁框架上爆炸，一块炸飞的金属碎片穿过劝业银行大厦一扇没有玻璃的窗户，钻进一个房间，通过打开的门，飞入走廊，在那里切进了乔·沈的后背。没受伤的飞行员用卫生间毛巾堵在伤口上止住喷涌而出的鲜血，让沈靠在扶手办公椅上，带到一家装修简陋、设备不足、困难重重的城市医院。“他还活着”，谭欢在最后说，“但医生没有做任何事，说这种情况没希望了。”

邦德已经穿好衣服。“带我去见他。”

由于邦德是一个负责向重庆慈善机构分发美国援助的机构的董事，他对该城市的医院糟透了的状况再熟悉不过。最好的一家是距长江南岸一两英里，在一个山顶上的加拿大医院，该医院的艾伦博士（Dr.Allen）是位优秀的外科医生，通常在空袭后到重庆市区来处理创

伤，但这天艾伦医生不在他惯常在的急救站。邦德和谭欢在继续将乔·沈送到市医院，沈意识清醒，极度痛苦，但是医生深表遗憾，说他什么也做不了，邦德提出要送沈去加拿大医院，那医生认为沈扛不住路途颠簸，撑不到加拿大医院。

“你怎么知道不行？”邦德逼问道。“他2小时前受的伤，现在还活着。”

“我的意见是经过深思熟虑的，我确信他来这里已经大受折磨。”

邦德对此没有任何疑问，他也不怀疑乔·沈在过江时会遭受更大的痛苦，但忍受一两个小时的极度痛苦与给生命一个机会，孰轻孰重？本来，同意医生什么也不做很容易，但邦德知道，如果在担架上的是他，他的人员会对怎样对待他。

首先，他们必须找到艾伦博士以确保得到他的帮助。邦德和谭欢在租了一条舢板渡过长江，跑上山去到艾伦的医院，在那里他们了解到，在处理了一整夜伤亡人员后，艾伦刚上床一会儿。邦德把他叫醒，艾伦博士东倒西歪地说，与其让他回到城里治疗沈，还不如把沈送到南岸，在那儿他有X光机和无菌手术室。

邦德和谭欢在跑去“图图伊拉”号（USS Tutuila，PR-4）的停泊处，“图图伊拉”号是一艘驻守在重庆、专为美国大使馆服务的美国炮舰，他们借好了一个结实的金属吊篮担架和一艘“图图伊拉”号的汽艇，水手把他们载到“粉房子”下方的石阶边。邦德和谭欢抬着担架气喘吁吁地爬完350个台阶，和公司载客巴士的司机一起开车到乔·沈的旁边。当他们到达时，已是8点过后，沈受伤至今已经过了6个小时，但他依然活着，而且意识清醒，虽然因为疼痛和失血而面如土色。医生认为他熬不了多久了。邦德感谢医生的关心，并帮忙将乔转到海军担架上放妥当。一路上，谭欢在、邦德和4个雇来的小工站在巴士的后排抬起并托着担

架使之悬空以保平稳，然后抬着它下台阶，上海军汽艇，过河，并在南岸又请了一拨小工。乔眼睛紧闭，忍受着地狱之旅，没吭一声。9：50，他们到达加拿大医院。

当邦德弯腰向着担架时，沈睁开眼睛，眼中充满泪水，目光散漫。“谢谢您，邦德先生”，他喃喃道。“我很抱歉……造成……这么多……麻烦。”

一个人在如此深入灵魂的痛苦中，放在首位的还是讲礼貌，这让邦德眼里饱含泪水。这是纯粹的中国人的勇气，正是这样的气质使得他们伟大。

艾伦博士在沈的充满了血的腹腔内探索，显示右肾破裂，金属碎片穿过右肾插入肝中，但艾伦无法得到一张足够清晰的X光图以指导其将碎片拔除。幸运的是，沈的肠子没有受损，其他器官也没有。沈和谭欢在有相同的血型，因此艾伦博士安排谭欢在给沈输了血，如果伤口没有感染的话，沈有很好的康复机会。

过了几个小时，邦德才意识到这天是1939年7月7日，这一天是神奇的一天，中国政府没有预先通知，就将泛美航空和交通部之间的合同自动延长五年的文件送来了。

到1939夏天，在中国的最重要的美国人——纳尔逊·T.约翰逊（Nelson T. Johnson）大使清楚地看到，邦德的努力为美国带来了巨大的荣誉。[34]于是，约翰逊在给泛美航空主管东方事务的副总裁斯托克利·摩根的一封信中盛赞邦德的素质。摩根把这封信转给比克斯比，比克斯比送了一份副本给姬兹和邦德的母亲，另一份给胡安·特里普，附了句俏皮话：“大多数此类信件会因随信附带的鲜花而延迟。”[35]不过，他担心邦德的健康恶化，两人共同的朋友的其他3封信提高了比克斯比的关注度，所有这一切都强化了比克斯比要把这个勤勤恳恳的弗吉尼亚

佬弄回家的愿望。[36][37]

邦德何尝不想出局，但，是在更大的意义上。目前中航运作良好，进步稳定，而且他想利用合同延期作为里程碑式成果来让他退出中国，将职责移交给比较年轻的人。但他对于现在就提出要求觉得不够妥帖——这意味着放弃——他宁愿等待“直到所有对于泛美航空的利益利害攸关的事情都已经尽可能得到保证”。[38]他把希望寄托在正在美国休假的夏普身上。“我认为他可以胜任”，他写道。

比克斯比和摩根持不同意见。[39]作为一位顶级的机长，夏普可以处理该职位中机航方面的业务，但作为泛美航空在中国的“一号人物”的职责，远比飞行管理要多得多——其中最重要的方面是政治上的，并且要求能做深谋远虑、举止得宜、成熟老练的决策，这些正是夏普所没有的。

不幸的是，对于威廉·邦德和他的家人来说，泛美航空体制中没有人能够取代他。乔·沈的故事就是其中原因的一个缩影。悲剧的是，罕有外国人愿意做出这样的努力来拯救一个中国人的生命。“你为（乔）所做的事情，说明了为什么中国人……对你如此忠诚”，比克斯比解释道。“这种看法不会很快被忘掉。”[40]在一个长期关系是转动整个社会的辊轴的国度里，邦德的人脉是不可复制的。邦德在1937夏天所做的决定是正确的——他的位置在中国。两年后，这已成了他不能逃脱的命运。

8月1日晚，日本袭击重庆。[41]在防空洞待了几小时后，刚过午夜，邦德上床睡觉，感觉很好。他醒来时感觉头晕。他在“粉房子”坚持了足够长的时间处理了机航业务的一个紧急情况，之后，头晕加倍，并且呕吐，两分钟后，大便失禁。胃肠道系统紊乱、上吐下泻是霍乱的主要症状，空袭导致重庆的不卫生使霍乱流行。[42]邦德让人将自己送往治疗过乔·沈的医院，检查证明了该疾病不是霍乱。但五天后他仍卧床不起，仍不清楚他患该疾病的具体原因。邦德一能走动，就又做起了他

一直在做的事——回去工作。

1939年8月19日，四川省，天刚破晓，是个大晴天。[43]当早晨的天空淡化为朦胧的蓝色时，防空警报网报告，日本轰炸机正在前往重庆。在重庆下方的沙洲上的珊瑚坝机场已被长江的夏季洪水淹没，所以中航的两架“DC-2”放在城市西边的军事机场，基督新教领袖拉普先生正好在此给朋友送行。往成都的“DC-2”飞机满载乘客已经起飞。吴士要到当天晚上驾驶另外一架“DC-2”前往香港，但此刻离起飞时间还为时尚早，他却不得不急急忙忙地赶到城市西边以等待空袭过去。他问拉普先生是否想和他一道去峨眉山观光，峨眉山是中国四大佛教名山之一。[44]从坐落在山顶上的金顶寺观看日出和日落是许多中国佛教徒的人生目标。拉普和他的妻子在1909年刚来中国时，曾经在峨眉山下的度假村住过2个月，他得知30年来第一次有机会故地重游，极其兴奋。

他们飞了95分钟，先经过一个叫乐山的小城市。[45]到达后，吴士绕着峨眉山山峰盘旋，一堵灰色悬崖从针叶林覆盖着山坡的阴暗矮山中脱颖而出，屹立于悬崖之巅的是一座精巧华丽的庙宇，直让他看得目不转睛。向西，23000英尺高的贡嘎山上的白雪和冰川闪耀着太阳的光芒。拉普先生尽情地欣赏着美景，直到他恰巧在乐山方向看到其上空烟云高耸，敌人正在轰炸这个城市。

就在一架护送空袭轰炸机的日本驱逐机发现了吴士的道格拉斯的时候，吴士一眼看见了这架日本飞机，立即下降至最低高度，擦着山脚下的外国殖民地的平房上方拼命向南飞。6名在此地度假村避暑的基督教传教士看着飞机在头顶呼啸而过；一架日本飞机一边狂扫机枪子弹，一边试图靠近到杀伤距离时，吴士绕到山谷底，其螺旋桨实际上已经扇动了田里的水稻。如果这种老鼠和猫的游戏再玩更长一段时间的话，吴士的飞机可能就完蛋了。但追赶者从汉口基地出发，已经经过长途飞行，燃料供应逐渐减少，因而被迫中断对吴士的追击。

吴士向南飞过长江，并让自己和长江之间保持距离，因为任何进入西部纵深区域的日本飞机在返航时都会利用长江作为导航辅助手段。他保持低飞，在长江以南的丘陵中绕行，直到感到安全了，才向西朝着叙府[46]的军事机场飞行，他谨慎地放松，直到副驾驶在他们的上方发现了12架或15架飞机向东飞，恰似日本的轰炸机编队归航。吴士使劲一推油杆向南继续飞。头顶上的编队分为两半，一半继续向东，另一半保持着所有的优势向“DC-2”下降。在这么多的山中，吴士看不到任何地方可以执行迫降。当证明这一组飞机是中国人的飞行训练的一部分时，拉普先生的祈祷应验了，于是吴士的飞机丝毫未损、人员安然无恙地降落在叙府。吴士过了30分钟才放松下来，他很快就把传教士送回重庆。拉普先生径直回家，惊魂未定，一夜无眠。吴士载上乘客夜航去香港，在黑暗中翱翔，在飞机轰鸣声中穿过中国的夜空，他觉得已经受够了。[47]他挣的钱超多，但连续死里逃生的经历证明了必须要回家——在一场并不是你自己的战争中丢了性命，赚再多钱也不值。第二天，他找邦德提出了辞职。

在几乎所有的品行中，邦德最看重的是忠诚，吴士自1933年一直为他飞行。吴士是个好人，无论从个人交往，还是从专业水平，邦德都对吴士怀有极深的感情，而考虑到他勉为其难的承诺，邦德不能挑剔吴士要离开的愿望。邦德答应尽其所能帮吴士在泛美航空体制内找个别的地方，不久，吴士就在迈阿密开始了四发动机水上飞机的飞行训练。

吴士请辞后的第12天，1939年9月1日，德国军队攻陷波兰，英国和法国对德宣战。[48]对于欧洲，“我们时代的和平”只持续了11个月零几天。

比克斯比声称泛美航空需要面见邦德磋商，要求总经理黄宝贤派邦德去纽约。得到中航董事会批准后，邦德怀揣着他在中国积攒的巨大压力飞越太平洋。[49]

[1] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.206-207.

[2] Kung写给交通部长Chang Kia-ngau，January 6，1939；Wong to Bond，January 19，1939；Bond to Wong，February 1，1939；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Morgan，Letter No.14，April 18，1939；Morgan to Bond，Letter No.10-39，May 5，1939；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[3] Marylin Bender and Selig Altschul，*The Chosen Instrument*：*The Rise and Fall of an American Entrepreneur*，pp.296-297；Robert Daley，*An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*，pp.232，237.

[4] “China Truce Move Reported in South，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 27，1938；Douglas Robertson，“Drive Toward Sian by Japanese Seen；Chiang Denies Overtures，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 28，1938；Hallett Abend，“Ex-Premier Wang Urges Peace with Japan in Message to Chiang；Serious Rift in the Chinese Government Is Revealed-Fugitive from Chungking Can Rally Faction to Embarrass Generalissimo，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 31，1938；“Japanese Pleased by Peace Proposal，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），January 1，1939；“Gen. Chiang Ousts Wang in a Purge of Peace Seekers，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），January 2，1939；W.H. Donald to Stanley K.Hornbeck，*Headquarters of the Generalissimo*，January 23，1939，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 150，该信有一大段内容专门就汪精卫的擅离职守及其打算与日本和解（并不代表中国大多数人的意见）做了解释。邦德可能看到、也可能看不到端纳的信，但当他1939年初在华盛顿的时候，肯定花了很多时间与他的密友 斯坦利·霍恩贝克在一起；还有，W.H. Donald to Mr.H.J. Timperley，December 30，1938；及 “Wang Ching-wei Becomes a Political Outcast，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），January 7，1939；“Wang Pursues Peace Aim，Attacks Former Reds，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），January 14，1939；“The Collapse of Wang’s One Man Revolt，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），January 28，1939；Jay Taylor，*The Generalissimo*，p.153。

[5] 一年后，1940年3月30日，汪精卫成立了日本人襄助的南京傀儡政府，留下了中国的卖国贼的骂名。

[6] “Japan Occupies Hainan Island in Violation of Pledge Given France，” CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），February 18，1939；Frank Dorn，*The Sino-Japanese War*，*1937-1941*，pp.249-250.

[7] Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，p.184；William Shirer，*The Rise and Fall of the Third Reich*，pp.460-475.

[8] H.H.Kung to K.P.Chen，February 11，1939；Bond to Wong，February 17，1939；Wong to Bond，January，19，1939；Bond to Wong，February 1，1939；Delany to Wong，February 11，1939；Arthur N.Young and P.Y.Wong to Delany and Sharp，February 13，1939；Delany to Wong，February 16，1939；H.H.Kung to K.P Chen，March 2，1939；H.H.Kung to Kung Ling-kai，March 3，1939；亚瑟·杨写的备忘录，1939.3.3；H.H.Kung to K.P.Chen，March 10，1939；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bixby to Wong，March 21，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[9] Bond to Morgan，April 10，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；H.H.Kung to Central Bank，Hong Kong，July 18，1939；“Minutes of the 39th Meeting of the Board of Directors of China National Aviation Corporation，” August 17，1939；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Bixby，”亲爱的比克斯”，1942.7.10，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10。

[10] Bixby to P.Y.Wong，March 21，1939；Bond to Morgan，Letter No.7，April 6，1939；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[11] Bond to Morgan，Letter No.7，April 6，1939；Bond to Bixby，May 30，1939；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[12] Bond to Morgan，May 6，1939；H.H.Kung to Central Bank，Hong Kong，July 18，1939；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。陈纳德出现在重庆的情况在Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，p.100 中得到确认。

[13] Bond to Bruce G.Leighton，May 30，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[14] Bond to Morgan，May 6，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[15] 谭欢在、陈文宽和黄官悦（黄于1937年秋天辞职）。

[16] F.Tillman Durdin，“Hundreds Killed in Chungking Raid，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 4，1939；Kemp Tolley，*Yangtze Patrol*：*The U.S.Navy in China*，pp.265，266［F.蒂尔曼·德丁与托利（Tolley）的记叙大体上一致］；“Heavenly Dog，” *Time*，May 15，1939。

[17] Tolley，*Yangtze Patrol*，pp.265，266，引述了长江巡逻队驻扎在重庆的“图图伊拉”号炮舰上的军官目击者的记叙。

[18] Bond to Morgan，Letter No.25-39，May 22，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“中国航空公司第40次董事会会议备忘录”，1940.6.22，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[19] “Distances of C.N.A.C. Air Lines，” March 1，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[20] http：//sunearth.gsfc.nasa.gov/eclipse/LEplot/LEplot1901/LE1939May03T. GIF，accessed May 27，2006（月全食全长63分24秒，在当地时间22：39：35开始）。

[21] Durdin，“Chungking Is Fighting Vast Fire Started by the Japanese Bombings，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 6，1939.

[22] 1937年德国空军疯狂空袭西班牙小城格尔尼卡，致近三分之一居民死亡，70%房屋炸毁。——译者注

[23] Durdin，“Chungking Casualties Revised，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 14，1939.

[24] Bond to Morgan，Letter No.25-39，May 22，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[25] Bond to Morgan，Letter No.25-39，May 22，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.210-211.不能确定男孩是在哪一次空袭中受伤（5月3日、4日、12日均有可能），5月12日应是最便于选择的，但《纽约时报》记者F.蒂尔曼·德丁在那次空袭后没有报告在重庆市中心发生重大火灾，而他在5月4日空袭后则有相关报道，对于笔者来说，此间接证据使情况看起来最有可能的是，男孩在5月3日第一次空袭

中受伤，后于5月4日重庆市区大火威胁到卫理公会时而被移动。

[26] Bond to Morgan，Letter No.26-39，May 26，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Durdin，“Chungking Raided；Casualties Heavy” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 26，1939；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.209-210.

[27] Emily Hahn，*China to Me*，pp.122，148；Theodore H. “Teddy” White，*In Search of History*，p.106.（这是20世纪最伟大的新闻事业之一的开始。）

[28] Mrs. Jack T.Young to Mr.Young，June 18，1940，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）. “空袭中的心理是特异的；一个人宁可死在很差的掩体内，与朋友们待在一起；而不愿意独自待在百分之一百安全的防空洞中。”

[29] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.209-210.在*Wings*一书中，邦德说这一事件（的当事人）是佩珀·马丁（Pepper Martin）和白修德，但在其1939年5月29日的信中则说他和“《纽约时报》的F.蒂尔曼·德丁和一个叫白修德的外国人在一起”。该信没有描述正在落下的炸弹的事件，但*Wings*书中有记叙，并补充说，“几年之后，白修德寄给我一本 *Thunder out of China*，在上边亲笔签名写着送给‘邦德，教会一个惊恐的男孩辨别即将落下的炸弹的声音的人’（Bondy，Who once taught a frightened boy the sound of a falling bomb）。”白修德于1939年4月10日抵达重庆，没用多久他就学会辨别这种声音。头三次空袭时邦德并不在重庆，看来邦德在35年后写作*Wings for an Embattled China*时记错了他们第三次做伴的时间。白修德说邦德“教我辨别从天而降的炸弹尖锐刺耳的声音”（*In Search of History*，p.104），但是没有明确日期；邦德还提到，“（白修德）和我都生活在同一个地方（拉普大院）”：邦德写给比克斯比，1942.10.2，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10；笔者访谈陈文宽、弗丽达·陈与T.T. 陈，2006.9.19，证实了落下的炸弹的声音。陈文宽说：“你听到那种声音，就知道离你已经很近了。”

[30] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.209-210.

[31] Bond to Leighton，May 30，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[32] Bond to Morgan，Letter No.38-39，July 10，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Ernie Allison to K.I.Nieh，April 30，1940，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.257-260；笔者访谈陈齐发，2004.10.11；笔者访谈陈文宽，2006.4.19；笔者访谈弗丽达·陈，2006.9.19。（在*Wings*一书中，邦德记错这一事件的时间称发生在1940年，其实是发生在前一

年。*Wings*一书中事件的其他细节与邦德于1939年写的信完全对应）；Durdin，“Japanese Again Bomb Chungking；Most Citizens Safely in Dugouts，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 7，1939；Gerald Samson，*The Far East Ablaze*，pp.160-166；Theodore H.White and Analee Jacoby，*Thunder out of China*，p.61；White，*In Search of History*，pp.98-101。

[33] 月相计算器在http：//imagiware.com/astro/moon.cgi，accessed May 19，2006.

[34] Johnson to Morgan，July 10，1938，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[35] Bixby to “Dear Bonda，” August 1，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[36] Bixby to Dear Bonda，August 1，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[37] Julean Arnold to Bixby，July 26，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）. 比克斯比收到马克斯·普霖和乔治·塞莱特（George Sellett）的其他信件。

[38] Bond to Morgan，Letter No.40，July 17，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[39] Bixby to Bond，“私密的”，July 20，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[40] Bixby to Bond，“私密的”，August 1，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[41] Rappe letters，August 14 and September 15，1939，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Bond to Bixby，August 8，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[42] “Chinese Contest Han Valley Drive；Cholera Spreads in Chungking，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 15，1939；“Japanese Demand Control at Amoy；American Missions Bombed，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 16，1939；“China Fights

Cholera；American Funds Allocated to Combat Chungking Epidemic，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 20，1939.

[43] Mr.Rappe to Dear Children，August 20，1939，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；Rappe letter，September 15，1939，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[44] Anthony Huxley，ed.，*Standard Encyclopedia of the World's Mountains*，p.238.

[45] Durdin，“Raid in West China Is Held Terrorism，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 22，1939；“Japanese Raid Kiating，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 20，1939.

[46] 今宜宾。——译者注

[47] 邦德，在*Wings for an Embattled China*，pp.186-188中描述吴士在1938年迫降事件后不久就离开了，邦德当时的通信和1939年8月22日《纽约时报》的故事则表明吴士直到1939年夏末才离开中国。

[48] William Shirer，*The Rise and Fall of the Third Reich*，pp.597-622；David M. *Kennedy*，*Freedom from Fear*，p.426；http：//www.eyewitnesstohistory.com/london1939.htm，accessed October 31，2006；“To End Oppression，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 3，1939；“Raid Alarm Halts Chamberlain Talk，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 4，1939.

[49] 1939年8月17日邦德在重庆开董事会会议：1939年8月17日“中国航空公司董事会第39次会议记录”，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Rappe letter，September 15，1939，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。

17 室性心动过速

那是1939年9月下半段的一个晴朗的早晨。邓禄普家的保姆在照料年幼的兰霍恩，邦德在海斯庄园喝完咖啡、吃完早餐后，跟着妻子上楼去他们的卧室。突然，邦德的世界颤动摇晃，他勉强上完楼梯。“姬兹”，他喘着粗气地说，“我的心脏出了问题。”[1]

姬兹转身：“你的脸全白了！”

邦德倒在床上，大口喘着气，他的心跳得像台失控的发动机。他不停地抽泣，泪如泉涌，顺着脸颊往下淌。

姬兹叫的医生到了，医生发现邦德的心脏震颤得仿如小鸟振翅，每分钟200多次的心跳几乎完全无力。邦德仍然处于想哭的巨大冲动之中，大哭本身令他困惑而恐惧，因为哭泣是这个强势的弗吉尼亚佬最不会干的事儿。

邦德的心脏已经失去了正常的节律，其心室以疯狂的加速度跳动而不能协调，只能推动少量的血液循环。医生诊断为室性心动过速，这是一种严重的心脏病，存在恶化为心室颤动的潜在可能，而室颤预示着心源性猝死。[2]由于没有足够的氧到达邦德的大脑，导致他的情绪失控。长时间的高度压力和精神紧张被认为是发病的诱因。姬兹点头表示极为赞同。

医生给邦德打了一针吗啡，邦德的心率随着药物的作用有所下降，然后在恢复到正常之前又开始加速，整个白天剩余的时间，这个模式都在不断地重复，就这样过了足足十个小时。没有恐惧、可以轻松地呼吸的自由对于邦德是极大的解脱，但这种自由现在离他远去，他感觉自己

就像一摊熔化过的蜡烛。医生要求邦德绝对静养，不许说话——这对一个爱说话的人特别痛苦，不许听人说话，甚至不许听收音机，而姬兹冷酷地全面执行指令，不予申诉。

7天过去了，邦德感觉恢复到足以下楼，他扶着楼梯扶手外加别人的手臂支撑，蹒跚地走下去，浑身冷汗地一屁股坐到客厅的沙发上。自1930年以来，他未曾在美国度过10月，一直期盼这次有机会收听世界职业棒球大赛的无线电广播，但医生因担心棒球赛事会使他兴奋而禁止他收听。邦德想暗中收听比赛，但缺乏精力和虔诚地遵循医生禁令的姬兹争辩，只得如他在中国那样通过读报来满足自己。纽约洋基队在连续16个赛季中头一次在没有“铁马”卢·格雷格（Lou Gehrig）的情况下，由传奇投手瑞德·鲁芬（Red Ruffing）、蒙特·皮尔森（Monte Pearson）、查理·凯勒（Charlie Keller）和24岁的乔·狄马乔（Joe DiMaggio）对辛辛那提红人队连胜四场，夺得了队史上首次四连冠。[3]

邦德的健康状况每天都在改善，取得了长足的进步，很快就担心中国那边的事情在夏普的运营管理下进展得如何。尽管他声称对夏普的能力有信心，到该月底，他还是与妻子、医生和比克斯比激烈争辩，要求允许他回中国。泛美航空需要他去工作，但不是为了公司利益要逼他卖命至死——他在中国的关系是不可替代的。只是在他答应服从由心脏病专家制定的要求他“放松”的严格的医疗计划后，比克斯比才允许他返回中国，而且必须每年花三四个月在华盛顿的家里休养。

邦德在圣诞节前回到中国。[4]他的中国员工刻意回避跟他说话，他们严峻的面孔表明有些可怕的事情。与他打招呼的人只是简略地笑一笑，点点头欢迎他回到中国，便匆匆走开。最后，他发现了原因：乔·沈死了，没有人想说破这个坏消息。

乔·沈自从被炮弹碎片击中已经过了5个月，恢复得很好，医生认为，即使弹片嵌在他的肝上，他仍然可以过上正常的、富有成效的生

活，只是不能飞行。如果沈想再飞行，肝上的弹片必须取出，而取弹片的手术极其危险。然而，为中航飞行是在中央帝国最好的工作。除了职业的魅力之外，薪酬也是很棒的，即使中国飞行员仍然只能赚到白人同行的三分之一。乔·沈通过飞行为他的整个家族提供了机会，如果他只能在地面工作，这个机会就消失了。此外，他热爱飞行。12月，乔·沈在香港找到一位英国外科医生，他认为该医生好到足以做这项工作，并决定由其做手术。医生好歹把这块银色的碎片从沈的肝脏拨弄了出来，但在摘除碎片的操作中划破了大动脉，乔·沈在手术台上流血过多而死。

沈的去世给圣诞节蒙上了一层阴影。邦德不能忘却沈的坚韧的勇气，即使人死了，他坚持和他的精神同在。在接下来的董事会会议上，邦德和黄宝贤确认了公司认定沈是在值勤时遇难，向他的家人给予了慷慨的抚恤金。[5]

除了这场悲剧，一切事情都进行得很顺利。健壮的吴士离开了，但夏普在他最好的朋友不在期间，精心组织安排机航的运营，干得很漂亮。[6]没有人能比邦德更高兴，他放手让夏普承担日常运营管理，使夏普的位置成为永久性的。中航的机械师终于完成了对被击落的吴士驾驶的“DC-2”型32号（“桂林”号）飞机的修理，该飞机于一年多以前在澳门附近的珠江江底被打捞起来。[7]经过修复和翻新，飞机被悄然更名为“重庆”号，并换了新号码39号，没有大张旗鼓，免得迷信的中国人因曾有15个人死于该飞机而不愿乘坐。[8]中航已经开通了从重庆到缅甸仰光的定期航班，但迄今为止在夏普密切关注的事件中最令人激动的与一种全新的设备有关——一架中航从来没有使用过的“道格拉斯DC-3”型飞机。[9]经过长久的延误，中航的第一架“DC-3”终于到了，分拆运输，装在一艘轮船上，该轮船从美国西海岸出发，罕见地不经停日本直接来中国（即便如此，还是有道德问题，1939年，美国与日本之间仍然生意兴隆）。[10]“道格拉斯”设计工程师把“DC-2”的机身加长，增加翼展和机

翼面积，增加尾部的尺寸，安装更大马力的发动机，在此过程中创造了一款新型飞机“DC-3”。“DC-3”比“DC-2”体积更大、速度更快、功能更强，有效载荷大，飞行距离更长。值得注意的是，驾驶它更容易。[11]“DC-3”拉长加宽的客舱可以舒适地搭载21名乘客，新增的容量提高了50%的营业收入，额外成本却很低。这是中航历史上第一架可以不需要政府空邮合约约定的事实上的补贴，而通过运送乘客盈利的飞机。1939年11月17日，组装好了的中航第一架“DC-3”飞机——41号（“嘉定”号）投入服务。[12][13]飞机夏普已经在他最近一次休假中通过了“三号”的技术鉴定，现在，中航有一架属于自己的“DC-3”了，他简直舍不得离开其驾驶舱。飞行员和机械师们都喜欢它，财务部门看着改善了的总账眯着眼睛笑。“DC-3”还缓解了其他压力，辅助油箱变小，只需用在中国国内添加的250加仑燃油就可以在香港与重庆之间飞一个来回，显著降低了国内汽油供应的消耗。[14]中航的第一架“DC-3”是个福音，黄宝贤想再订购2架。[15]

那个冬天，世界异常的寂静。[16]德国的“静坐战”[17]使欧洲军队瘫痪，自波兰沦陷以来欧洲基本上没有战斗，东方维持现状。邦德觉得如果事情没有恶化，把姬兹和小兰霍恩带来香港是安全的。他和姬兹的关系备受煎熬，由于他心脏病发作后新制定的医疗计划规定他必须每年花三四个月在美国，他选择了立即动用1940年配额，先将家人接到东方过上大约30天，然后在早春护送他们回香港。

回到华盛顿，邦德借了他岳母的车带姬兹和兰霍恩去佛罗里达，中途探望了在弗吉尼亚的家人和朋友。为了让自己跟上泛美航空体制的最新程序，他参观了泛美航空在迈阿密达拿基（Dinner Key）的主要水上飞机基地，在那里他遇到了吴士，吴士看上去异常的阴冷，没有了平日的平静和方下巴的自信。[18]他被停飞了。

吴士回到美国，休完了他应有的带薪休假，然后在泛美航空东区接

受作为机长的培训。在他飞行常规航班之前，只差一个例行公事的飞行体检，而吴士从中国回来后已经通过了严格的体检。不幸的是，增加了一项新的测试——测量心脏功能的心电图，而吴士的心脏T波倒置，并在一系列重测中均为此结果。吴士在其他方面都很健康，但对于关注此问题的美国商业航空业而言，诡秘的心电图毁了他的飞行生涯。他已经飞行了14年，超过12年的职业生涯，别的什么都不会。虽然只有34岁，他已经有权利退休和向泛美航空要求伤残抚恤金，特别是因为医生认为他在中国经历的创伤可能是导致T波出问题的原因，但吴士认为他的心电图是漂亮的，他不是那种利用这样一个可疑机会的类型的人。他已经在达拿基要求了非飞行工作，目前正在苦恼地等待着工作的开始。

邦德认为T波出岔是医学的空话，他不认为这种情形会影响吴士的飞行能力，但如果邦德在达拿基或在克莱斯勒大厦高雅的晚会上宣布他的怀疑，会引发不良的公司政治。书面上，邦德向吴士提供中航的一个地勤位置；口头上，他答应吴士可以保留他以前的所有资历回到原来的工作上。[19]然而，吴士刚刚离开中国，并不渴望回去，但泛美航空似乎没能给他找到地勤工作。[20]经过大量的私下讨论，他接受了邦德的提议。

1940年4月22日，威廉·邦德和姬兹·邦德带着三岁半的兰霍恩，与吴士一起从华盛顿飞往洛杉矶，三个成年人都闷闷不乐——纳粹对丹麦和挪威的入侵削弱了通过不流血冲突解决欧洲问题的希望，没有一个人对返回中国怀有激情。[21]但是，在经历了经济大萧条后的十年，他们对失业率的恐惧远远超过对战争的畏惧。四人乘海轮“卢尔莱”号（SS Lurline）从洛杉矶到檀香山，然后坐飞机在太平洋中部跨越了几个岛，于1940年5月6日到达香港。

变化并不大。吴士搬回去和老伙计夏普同住，夏普一点时间也没浪费就把他排在定期航班时刻表上。邦德重新租下了在浅水湾的房子，他

所希望的稳定的国际局势让他与家人多享受了4天的和平。

5月10日，当德国军队猛烈攻入荷兰、比利时、法国，欧洲的“假战争（Phony War）”[22]突然以暴力结束。在西欧广泛进行的战斗改变了东方的力量平衡，日本毫不犹豫地推进其战略优势，通过封锁自由中国获得外部物资的通道和扼杀国民党政权，与德国遥相呼应，对法国和英国产生威胁。[23]

1940年春天，中国有四条获得外援的生命线——从缅甸仰光向北经过乡村地区到腊戍、再从腊戍翻山越岭到达昆明的滇缅公路。[24]该公路于1937年至1938年通过招募民工大军修筑而成；从印度通过中亚沙漠到达兰州；用欧亚航空公司和中国航空公司的飞机通过空中进出重庆。在这四条中，最后一条可以被认为是最重要的，因为空中航线允许国民政府在世界舞台上起作用。使用航空服务，从华盛顿、伦敦、莫斯科和巴黎到中国的战时首都的交通时间均不超过十天；没有它，就要花几个月时间。

三条陆路呈现了骇人听闻的困难。[25]供应给中国的物资在仰光上岸后要走618英里才能到达滇缅公路的起点。从那里，又要在缅甸和云南穿过路面未经铺砌的712英里的崇山峻岭通过才能到达昆明，运输专家将道路的容量限制在每月3万吨。[26]但油料供应不稳定、维修不足和管理不称职等问题在任何事上都可能产生阻滞，该额度有相当一部分不能到达昆明；不少于16个分立的官僚机构共同承担该公路的责任，与中国的地方性腐败相辅相成，形形色色的机构似乎主要关心的是保护他们的领地并如何能从其交通中榨取利润。有位观察者发现，从腊戍出发时的14000吨物资，到达重庆时仅剩5000吨——高达64%的物资在运输途中被出售、盗窃、贪污或劫夺。

俄罗斯穿越中国西北沙漠运输物资的1300辆卡车也同样遭遇到可怕的地理环境和官僚障碍。从印度支那的海防和河内到昆明的滇越铁路没

有受到那么恶劣的地形的困扰。但是，该铁路在越南北部位置与由昆明向越南出发的铁路线是没有物理连接的。要从海防送1加仑汽油往重庆，必须用其他交通工具先转运到滇越铁路的云南段，运到昆明后，再用卡车运往战时首都，运输线全长1461英里。而且，两条进入昆明的路线经过云南军阀龙云控制的领地，尽管龙云与重庆松散地结盟，但总是从中多加一层盘剥。最糟糕的是，不管哪条陆路运输线都取决于欧洲列强抵抗日本压力的意愿。考虑到种种巨大的障碍，通过航空运输物资成了有吸引力的选择。从这年年初开始，邦德、黄宝贤和其他航空专家就一直与重庆当局在商讨如何最好地把此事做成。

法国殖民政府得知自由中国的担心[27]，停止了在滇越铁路上的战争物资运输，航空汽油自然进入禁运货物清单。[28]日本人对英国施加外交压力要其关闭滇缅公路，还通过战斗部队封锁临近香港殖民地的新界与中国大陆陆地接壤的边界以增加对英国人的威慑。[29]英军指挥部下令炸毁大陆的战略性桥梁，并沿着香港岛的海滩架设铁丝网，包括邦德在浅水湾的平房正对面的海滩。架设时，姬兹牵着三岁大的儿子的手看着。她发觉所看到的东西一点儿都不令人安心，便听取了国务院的忠告，和兰霍恩乘坐海轮“库利奇”号（SS Coolidge）去了菲律宾，她觉得这样可以置儿子于美国枪炮的保护之下，感觉在某种程度上远离扰乱亚洲大陆的可怕事件。这么多的别离令邦德黯然神伤。

德国进攻法国的当天，温斯顿·斯宾塞·丘吉尔（Winston Spencer Churchill）取代内维尔·张伯伦（Neville Chamberlain）成为英国首相，丘吉尔表示了与独裁统治者战斗的坚定决心。[30]可是，丘吉尔的不妥协态度并未延伸到地球的另一半。1940年7月17日，随着德国空军空袭英国航船和港口，以及纳粹德国国防军集结对英国入侵，丘吉尔向日本屈服，对滇缅公路下了禁运军事物资3个月的命令。从表面上看，丘吉尔解释这是为了让外交官达成“公正的安排”，尽管一些国会议员谴责该协议为“亚洲的慕尼黑”。在日本，一个更为强硬的内阁在上台4天后，

发誓要结束“中国事件”，日本与欧洲的法西斯阵营结盟，并通过武力掠夺战利品，新内阁认为这样可以巩固日本在西太平洋的霸权。

不出所料，丘吉尔关闭滇缅公路没有促使中日和解。然而，1940年夏末，英国的立场有所改进，英国的空军在英国上空抵挡住了纳粹德国空军。8月中旬到下旬，日本一定是得出结论认为丘吉尔不会延长从仰光运出军用物资的禁令，便开始迫使维希的法国政府授权他们在印度支那北部地面和空中驻守部队，该地区距离滇缅公路的昆明终点不到200英里，维希政府默许了。美国国务卿科德尔·赫尔（Cordell Hull）对此抗议，而日本外务省提出反对，宣称日本“在法国殖民地上并无预谋”。[31]美国国会通过了一项大规模的重整军备计划，9月26日，罗斯福总统宣布全面禁止对日出口废钢铁，次日，日本与意大利和德国签署了“三国公约”[32]。英国宣布，3个月的禁令过期时，滇缅公路将重新开放，日本匆忙调集空中力量到印度支那北部老街机场（Lao-kai Airport），计划大幅缩短距离以攻击重新开放的公路。为了阻止进一步的侵略，罗斯福总统将美国太平洋舰队从圣地亚哥永久性调往夏威夷的珍珠港，并且美国国务院警告美国平民离开远东。[33]姬兹对警告笃信不惑，想离开。邦德为她和兰霍恩预订了跨太平洋航班，并飞往马尼拉与妻儿度过了最后两个星期。

中航给予飞行员非常大的自由度来决定飞机应该何时起飞和采取什么路线——这是一种有意的实践，用以培养不可预知的操作模式。[34]1940年9月之前，进出云南省省会昆明的航班是危险的，在印度支那北部的日本空军使这种冒险大大恶化。因为公司要完成国民党政府所要求的飞行计划，没有足够的飞机可以让飞机闲置一整天，便使用来自香港的飞机在白天继续从重庆飞到昆明。但日本空军部队新占领的老街机场就在印度支那的边境上，不到60分钟就可飞到昆明，而且他们可以在昆明上空瞎磨蹭几个小时。有了这些能力，日本空军在每个适合飞行的日子几乎都很活跃，但中国防空警报网在云南远不如在重庆开发得

好。在重庆，优质的报告使中航可以嘲弄式地安排飞机“在第一轮空袭之前15分钟”起飞和“在第三轮空袭之后30分钟”抵达。[35]可是，飞行员在西南地区收到的报告不全面。那些要前往昆明的飞行员需要等到每天日本在云南的空袭模式变得明显之后才离开重庆。有些人处理该等待比别人做得好，而许多人在搞清楚日本人的意图之前就想飞往昆明。如果日本人袭击云南省省会，他们可以在城市的北部和东部的丘陵转圈，或者转移到100英里半径内的三四个辅助机场。如果装满油箱，“DC-2”和“DC-3”可以徘徊半天，但由于中国内地汽油供应如此短缺，飞机只能携带最低油量。

吴士和伦纳德是最谨慎的白人飞行员。当防空警报网宣布日本飞机正在离开基地，吴士就等。他的乘客抱怨和发牢骚，说他们的业务非常重要，无法忍受延误，但吴士就是不起飞，直到他确切了解到日本人在昆明周边的活动情况或者日本袭击者正在向重庆袭来迫使他不得不逃离。长有一头火红头发的沃尔特·肯特·“福克西”（Walter Kent “Foxie”），战前曾为中航飞行，最近重新加入，他拿吴士开玩笑，贬低吴士的过度谨慎是对1938年8月的创伤的过激反应。甚至在欧亚航空的一架客机于1940年10月16日在昆明附近被日机扫射、轰炸并迫降，导致其总飞行师重伤后，肯特都不认为这样的风险算得上极端。10月29日凌晨，他驾驶着“DC-2”型39号飞机从香港飞重庆，这架飞机就是两年前吴士被击落的那一架，已经翻新，重新编号，并重新命名。上午7：00，肯特到达重庆，计划继续飞往昆明，但从云南来的无线电通知有防空报警推迟了他的起飞时间。两个小时后，珊瑚坝机场接到报告，日本飞机正在过宜昌，正向长江上游飞往重庆，于是肯特被迫离开。他载着5名公司员工和9名中国平民飞往上游的叙府。

肯特来自路易斯安那州的肯特伍德（Kentwood），肯特伍德是新奥尔良北部与密西西比交界处的一个小镇，以他的一个祖先命名。肯特还差两天满36岁，身材魁梧，做事风风火火富攻击性，是香港棒球俱乐部

历史上最好的游击手。上午11：05，他降落在叙府，停留了一个半小时，然后在与他嘲笑吴士所害怕的完全相同的条件下——明知日本袭击者就在云南上空巡游，但无从得知他们的注意力将集中在哪里、会停留多久、有多少飞机在空中、分成多少个行动小组——就贸然起飞。两个小时后，肯特到达昆明附近，空袭警报仍然在响，他在城东北单调无趣的山上盘旋，但随着原计划400英里的飞行距离接近尾声，加上油箱原就不满，肯特没有太多的储备了。每加仑汽油的消耗都在减少他的选择机会，在更遥远的备用机场降落的可能性越来越渺茫，直到只剩下沾益。沾益是个不起眼的二级机场，位于昆明东北约80英里处。

肯特保持低飞，越过丘陵，在山谷中滑行。他发现在沾益机场上有2架中国飞机，便臆测，如果日本飞机就在附近，中国飞机肯定会急急忙忙开溜，于是他将机头对准跑道，并命令报务员送出关键信息：在沾益着陆。于14：25留在这里。[36]

实际上，5架日本驱逐机正在爬高离开机场，沾益没有电台，因此无法通知肯特。这些日机刚刚扫射了2架在地面的飞机，这两架其实只是用以吸引敌人火力的木制诱饵。即将离开的日机发现银色的道格拉斯正在放下飞机轮做最后的进场，于是这些猛禽嗅到了气味，疾飞过来，俯冲获得速度，轻松开始猎杀。

肯特着陆，“重庆”号沿着直线缓缓滑行，就在即将完成停定之时，领头的日本驱逐机向着他的机尾开火，第一枚20毫米炮弹就撕裂了机身、驾驶舱后壁和机长座位，并扎进肯特的后背，炸破了他的心脏。大块头的游击手猛地扑在仪表板上，当场死亡。

副驾驶从他的座位上跳出来，大声喊叫乘客快跑。空姐鲁美英，26岁，南京人，小巧玲珑，正在完成在中航最后的工作。两周后，她就要回香港嫁给一位年轻的工程师，此次随肯特往返是她时间表上的最后一趟航班。鲁美英“砰”地推开侧门，试图催促乘客跑上机场，可只有4个

人服从。其他人或被恐惧吓瘫了，或以为飞机可以提供保护，都定在座位上不动。更多的子弹穿透机身，左机翼着火；火焰笼罩着发动机。机组成员喊出了最后一轮规劝后自己逃生，跃入尘土中并朝着机场边缘的灌木丛狂奔，日本驱逐机的机关枪追着他们扫射。最后冲出舱门的是鲁美英，当她在机场上穿插奔跑的时候，完美无瑕的白色制服在褐色的场地上闪亮。一架发动机尖叫着的日机朝她贴地扫射，她在尘埃中急忙闪避，一颗子弹击中了她的一条腿，她倒在燃烧着的飞机和机场边缘之间。日本驱逐机飞来飞去完成屠戮，对着她躺着的地方继续扫射，一枚炮弹炸断了她的脚踝。8小时后，她死了。

在飞机上的一位中航职员黄琦先生也被杀害，9名乘客中的6名遇难，其中包括一位准妈妈和她十个月大的孩子。这架多灾多难的飞机将不会有第三次被击落的可能了，“桂林”/“重庆”号被烧成无可挽救的残渣，肯特的尸体被烤焦。就在肯特死亡的那一刻，他怀孕的妻子一直坐在纽约国民城市银行香港办公室的大理石台面旁，一边填写安排疏散到马尼拉所需的文件，一边与其他衣着光鲜的美国太太们聊天。

邦德从菲律宾赶回来，用11月的头十天处理这场灾难的后续事项，安排肯特太太的事宜，辅导飞行员，并试图确保类似悲剧不会重演。[37]云南的防空警报网有明显的缺陷，邦德取得了陈纳德将会改善它的承诺。中航将肯特、鲁美英和黄琦的遗物空运回香港，邦德发表了他对遇害雇员的悼词。无论邦德个人如何强烈地希望逃避东方侵略者，他100%确信中航是在正义的一边。邦德知道，中国是有其缺陷的，但日本的侵略是明目张胆和丧尽天良的，而唯一能将肯特、鲁美英和黄琦的死的意义说得清楚的，就是把他们的逝去放在他们为中国提供“至关重要的”服务的背景中。[38]邦德还重申了自己要继续奋斗直至日本军国主义被摧毁的承诺，即使这个承诺要求他和他的家庭做出他并不完全情愿的牺牲。“对于这一切混乱来说，我太老了，并且有太多的家庭责任”，葬礼后，他在一封信中告诉艾利森。[39]

吴士作为肯特灵柩的护柩者参加葬礼，他的战友的死像对他的太阳穴的重击；他如此沮丧，邦德和夏普别无选择，只得让他停飞一周，直到他恢复常态。不过这一次他一点儿也不想离开亚洲，一个新的巨大力量把他锚定在香港——他爱上了美国领事馆秘书阿尔瓦·“梅姬”·梅杰斯（Alva “Maj” Majors）。

2年前，吴士的飞机遇袭的消息曾被香港和上海的报纸铺天盖地地报道了几个星期，几乎在每一份西方报纸都得到详细的关注。1940年年底，在一个越来越习惯于暴力的世界上，肯特遇难的消息在香港的报道甚至不到一个星期就过去了。公司把肯特的尸体用船运回家，家人和朋友把他安葬在肯特伍德公墓他父亲的身边。

39个月的战争使公司变得坚强。[40]肯特去世后，中航一次航班都没有耽误过。邦德努力地安排肯特太太和公司的后续事务，以致未能返回马尼拉为妻儿送行。姬兹和兰霍恩于1940年11月7日离开菲律宾，乘坐一架跨太平洋“飞剪”号向东飞去。[41]在其他乘客中有两个使用假名的神秘游客——中国航空委员会的顾问“上校”陈纳德将军和中国空军前敌总指挥毛邦初将军，两人要前往纽约和华盛顿与罗斯福政府的高级官员秘密会晤。他们与在秋季早些时候已经到了美国的宋子文和亚瑟·杨一道，正在计划推动一个组成并装备一支美国驱逐机飞行员志愿者队伍以打破日本对中国天空的统治的方案。姬兹和他们两人都有交情。结实的陈纳德常年在开放式驾驶舱中飞行，他的脸因经受风吹日晒而粗糙开裂，他为缓解一位熟人的迷人的妻子带着一个小孩做这样的长途旅行所面临的困难尽其南方侠士之所能。姬兹为儿子离开东方松了口气，但她没有胃口，她怀上了邦迪的第二个孩子，对丈夫和家庭情况的担心并不能有助于减轻她的怀孕早期不适症状。[42]

---

[1] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.214-217.

[2] 医学博士苏珊·罗宾逊（Susan Robinson）给笔者的电子邮件，2006.6.9和2006.6.23，引

用了医学博士乔纳森·J.兰伯格（Jonathan J.Langberg）和医学博士戴维·B.Delurgio（David B.DeLurgio）所写的在ACP医学教科书中的“室性心律失常”一章。

[3] 来源：www.baseball-almanac.com。

[4] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.260；笔者访谈陈齐发，2004.10.11；笔者访谈弗丽达·陈，2005.10.05。

[5] “Minutes of the 40th Meeting of the Board of Directors of C.N.A.C.，” June 22，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[6] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.221-222.

[7] 在获取美元支付必要备件的过程中有巨大的问题。奇怪的是，孔祥熙与财政部对发放购买备件的美元出奇的慢，虽然他们对中航其他日常用途的外汇放款相当迅速。有好几次飞机要闲置来等待已经到达东方的备件，这些备件被香港船务代理扣住等待付款。

[8] “Minutes of the 40th Board of Directors Meeting，” June 22，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[9] 对该航线的首航日期有不同说法。有两个来源支持1939年10月30日：“中航财务报表，1939年12月”，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；及“中国—缅甸航线开通”，《纽约时报》，1939年10月31日。然而，“中国航空公司第40次董事会会议备忘录”，1940年6月22日，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），则称重庆—仰光航线于1939年12月30日首航。我相信更为接近当时的来源，并认为财务记录要比董事会会议纪要更可能客观地反映现实。

[10] 在WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）和ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中的大量电报和备忘录；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.228；Arthur Pearcy，*Fifty Glorious Years*：*A Pictorial Tribute to the Douglas DC-3*，pp.7-22；Carroll V.Glines and Wendell F.Moseley，*The Legendary DC-3*，pp.40-60。美国的中立法是中航的巨大负担：“在美国现有的中立法之下，我们不得不保证所有为中国运到香港的设备已由收货人支付全款。……（适用于）所有配件、工具、发动机和飞机”：Bixby to P.Y.Wong，December 21，1939。

[11] 笔者访谈陈文宽，2006.4.19。

[12] 1936年6月，“DC-3”在美国投入使用，即时大获成功。订单淹没了道格拉斯公司。

[13] “中国航空公司第40次董事会会议备忘录”，1940.6.22，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[14] “中国航空公司第40次董事会会议备忘录”，1940.6.22；Bond to Bixby，Letter No.35-40，July 22，1940；备忘录，“中国民用航空的重组”，1941.10.15；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。“DC-2”原来的航程是1000英里，中航对其“DC-2”添加了辅助油箱，将航程提高到了1248英里：备忘录，“中国民用航空的重组”，1941.10.15，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[15] Bixby to Wong，December 21，1939，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[16] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.217.

[17] 二战初期，从1939年9月德军进攻波兰到1940年5月德国真正进攻法国之间，西线几无战事。德国人称之为“静坐战”。——译者注

[18] Bond to Bixby，“私人的”，March 28，1941；Steele to Mr.W.O. Snyder，cc Bond，April 9，1940；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to H.H.Kung，April 14，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.222-224；吴士生于1906年3月15号：http：//CNAC.org/hughwoods01.htm，accessed November 1，2006。

[19] Bixby to Chief Engineering，New York（推测为安德烈·普里斯特），April 3，1940，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[20] Bond to Bixby，“私人的”，March 28，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[21] Florence Allison to Family，April 29，1940，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[22] 德国人所称的“静坐战”，欧洲人则讥为“假战争”。——译者注

[23] “Japanese Kill 200 in Chungking Raid，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 27，1940；“Chungking Again Bombed，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 28，1940；“Japanese Renew Chungking Raids，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 29，1940；“Chungking Raiding to Be a Daily Aff air，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 30，1940；“Japanese Press Chungking Raids，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 31，1940；“Japanese Menace Ichang from East，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 7，1940；F.Tillman Durdin，“Chungking Raided Again，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 11，1940；“Chungking Suffers Heaviest Bombing，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 13，1940；Durdin，“U.S. Warship Rocked by Japanese Bomb，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 17，1940；Mrs. Jack T.Young to Mr.Young，cc Bond，June 18，1940，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Edwin P.Hoyt，*Japan’s War*，p.190；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.268-269.

[24] “Recommendations for type of trucks to be used on road from Lashio，Burma，to Kunming，Yunnan，” 日期不详，但可能写于1940年；“Log and Notes on Yunnan-Burma Highway，January 12，1940；D.F.Myers to Arthur N.Young，February 28，1940；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“美国公路运输代表团专家提交的建议备忘录”；and M.E.Sheah to K.P.Chen，环球贸易公司（Universal Trading Corp.），December 12，1939；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，Burma Road Folder；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.44-46；Madame Chiang Kai-shek to Lauchlin Currie，July 16，1941，承认在公路运输中存在腐败；还有，Currie to Madame Chiang Kai-shek，September 18，1941；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder。

[25] Otha C.Spencer，*Flying the Hump*，p.20.

[26] D.F.Myers to Arthur N.Young，February 28，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[27] 当时法国已向德国投降。——译者注

[28] Bond to Bixby，Letter No.21-40，June 27，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the

Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；还有，“Japan May Attack French Indo-China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 16，1940；F.Tillman Durdin，“Concern Felt in China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 19，1940；“Japanese Massing Near Indo-China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 21，1940；“Japan Plans Help to Axis in Orient，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 22，1940；“Japanese Rush on Near Indo-China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 23，1940；“Japan Sends Fleet to Indo-China Port，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 25，1940.

[29] Bond to Bixby，Letter No.21-40，June 27，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.234-236.

[30] Winston S.Churchill，*Their Finest Hour*，pp.497-498.丘吉尔的现实政治原因：“通过承认日本军事集团或许会内部自行分裂的观点，以及在不那么危险的战场上挺身而出，我们正在尽力避免与日本的战争”：Churchill to Prime Minister of Australia and New Zealand，August 11，1940，*Their Finest Hour*，p.435；Durdin，“okyo Ultimatum to Hanoi Reported，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 3，1940；“Indochina Allows Japanese to Enter，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 27，1940；“Churchill to Open China’s Vital Road，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 9，1940；Hallett Abend，“Value of Burma Road to China Is Cut Down，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 13，1940；“Bombing Planned for Burma Road，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 15，1940；Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.240-242；Edwin Hoyt，*Japan’s War*，pp.188-192；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.268-274；Arthur N.Young，*China and the Helping Hand*，p.109。

[31] “Frontier Crossed，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），September 23，1940.

[32] 《德意日三国同盟条约》。——译者注

[33] Hugh Byas，“Japan Is Startled by American Step，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 9，1940.

[34] Arthur N.Young to T.V.Soong，October 30，1940；Southard to the secretary of state，November 2，1940（对事件详细而令人信服的描述）；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Hugh Woods，“福克西·肯特（Foxie Kent）”，*Wings over Asia*：*Memories of C.N.A.C.*，Vol.4，p.38；笔者访谈陈文宽，2006.9.18；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.230-231，252-253（*Wings*把欧亚飞机被击落的时序搞反了）；Max Springweiler，*Pioneer Aviator in China*，p.116；日期不详的备忘录，“中国航空公司航线的距离”，ANY=Arthur N.Young

Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德写给艾利森，1940.12.1，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；“Japanese Fliers Kill U.S. Aviator，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 30，1940；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），October 31，1940；两份日期为1940年10月31日的剪报，张贴在网页http：//cnac.org/lu01.htm，accessed June 20，2006上；SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），November 4，1940；“Japanese Evacuate Waichow Garrison；Chinese See More Withdrawals；Kent’s Death Described，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 4，1940；Martha Gellhorn，“Flight into Peril，” *Collier’s*，May 31，1941；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.128-129；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.252-253；http：//cnac.org/kent01.htm，但图片说明的日期不正确；以及，Wong to Young，April 23，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Bixby，Letter No. 61-40，September 24，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[35] “C.N.A.C. Story，” 准备用于审查的手稿，*Southern Flight*，September 7，1943，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 11。

[36] Southland to the secretary of state，November 2，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[37] Bond to Bixby，Letter No.88-40，November 9，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.252-253；日期不详的在1940年的文件中的悼词，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[38] Bond to Bixby，Letter No.88-40，November 9，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[39] Bond to Allison，December 1，1940，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）.

[40] “China Air Tragedy；Airline Service Operates without Interruption，” October 30，1940，名称不详的报纸的剪报，可能是SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》），张贴在网页http：//cnac.org/kent01.htm，accessed August 9，2006上。

[41] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.240-249.

[42] Bixby to Arthur N.Young，November 8，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，pp.106-107；Daniel Ford，*Flying Tigers*，pp.42-45；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.8-12.

18 一个机翼和一个备件，无须祈祷

法国的沦陷为中航创造了一个机会，证明了天无绝人之路的谚语。[1]法国航空公司早已订购了一架新的“DC-3”，而道格拉斯飞机公司也已经把它造好了。但在法国投降、法国维希政府成为希特勒的盟友后，美国政府不愿意让该飞机变成维希政府的商业航空武器，不向该飞机授予出口许可证。但是，法航已经支付了该飞机的费用，是飞机的主人，而美国并没有与法国宣战，不管是维希还是其他什么政府，世上不会有法院授权直接没收的。法航对该飞机的权益是由一个叫梅杰·布朗（Major Brun）的人代表的，该飞机标准定价是35000美元，他提出以16万美元的价格出售给中航，而且条件是在布宜诺斯艾利斯以现金支付。泛美航空看了这些条款气得火冒三丈，但邦德一点都不在乎钱到哪儿去了，只要中航最终得到另一架崭新的“DC-3”就行。中航在阿根廷以现金支付，在圣塔莫妮卡（Santa Monica）得到该飞机的所有权，美国财政部的一位官员通过私相授受得到了该飞机的出口许可证的批准。但是考虑到这架“法国DC-3”的转手销售过程中的复杂情况及其最终目的地，道格拉斯公司的法律部门出于担心，要求并取得了比克斯比签署的一系列免责文件。

缅甸面向孟加拉湾，背靠马六甲海峡和巽他（Sunda）海峡，似乎离日本很远。[2]多数缅甸人认为他们的国家不会像香港、中国大陆和菲律宾那样受到即时威胁的困扰。然而，邦德并不是那么肯定，他深知滇缅公路和中航从仰光进入中国的航路非常脆弱，极易遭到从印度支那北部的日本新基地出发的空中打击而被截断，对云南或缅甸南部发生的地面进攻的现实对邦德的冲击不再是虚无缥缈的了。为了对冲日本可能封杀中航进入香港的通道的风险，邦德想开发从昆明出发越过缅甸北部顶

端到加尔各答这样一条较为牢靠的航线，但如果这条设想的航线要安全地工作，就需要一个中间机场。在地图上浏览，发现密支那的位置最合适，密支那是在曼德勒以北大约450英里的伊洛瓦底江边的一个贸易中心。在感恩节后的若干天里，邦德从重庆出发，乘坐飞机、汽车和火车，经历了艰苦的旅程，到达密支那，探讨在那里新建一个机场的可行性。

空中勘察与地面勘察一样重要。在邦德完成了地面勘察之后，吴士驾驶“DC-2”到腊戍与他会合，一同飞往密支那。在空中，吴士检查了邦德提出的各种选项，途经像钓钩那样环绕缅甸东北角的山区的末端，沿着中缅边境从北向南的18000～22000英尺高的群峰在缅甸、中国和印度支那的交界处逐渐缩小成云贵高原的稍矮的山峰，然后直飞回到重庆。从来没有飞机飞过该路线，但似乎是可行的。将多云和轻微结冰等条件考虑在内，这些山区中的天气出奇的平和，虽然不难想象那里的天气条件更为变化无常。从重庆和昆明经腊戍和仰光、再从重庆飞香港的路线较易暴露，如果英国人在密支那建造一个机场，则加尔各答—密支那—重庆航线就可以作为有价值的替代路线。缅甸北部似乎和亚洲大陆的任何地方一样安全，在接下来的几个月中，邦德与英属缅甸前后两任总督商谈此事。[3]通过上述努力，机场建起来了。

这一年没有什么特别值得炫耀的事。[4]中航业务仍在扩大，其中为中国的中央银行飞特别包机占了业务增长的很大一部分。具有讽刺意味的是，给公司造成如此多困难的通货膨胀却增加了银行包机，因为随着通胀加速中国需要越来越多的钱，尤其是在冬季，银行为春节庆祝活动需要储备大量现金。因为没有中国的印钞厂可以信任，“中国国家法币”是由在香港的一家英国公司[5]印制的，由中航从香港飞入中国，重量以吨计，打包成沉重的一袋袋，插入客舱座位之间。1941年1月20日晚，中国飞行员黄炳照（Bernard Wong）携带法币飞入中国，遇上了风暴，他驾驶的是中航的最后一架福特三发动机飞机，无力爬升到风暴之

上。[6]该“锡鹅”的定向装置比不上“DC-2”或“DC-3”上的强大，黄只能靠航位推算导航，无法辨别强劲的侧风将他的飞机吹得偏离航道多远，到了黄估计应该可以接收到昆明的信号时，他已经被吹得偏离信号范围很远。他改朝海岸飞回去，试图接收到香港方面更强大的信号，但一直没有收到过。他又转向内陆，彻底迷失方向，在崎岖的地形条件下和黑暗中，油箱逐渐见底，远离航线。黄的飞机向外通信能力是完美的，然而，随着时间一小时一小时地推移，中航的每一个无线电台都监测到他的困境。日出之前不久，“锡鹅”燃油耗尽，无线电波一片死寂；黄炳照从此没有见到活着回来。[7]3周后，主驾驶谭欢在（Joy Thom）、副驾驶陈元乐（Paul Chinn）和报务员潘中柟（C. N. Pau）在风暴中机身结冰的情况下试图下滑，结果也撞毁了，机上的人全部遇难。[8]谭欢在的死使陈文宽成为中航原来的美籍华人机长“三杰”中唯一仍在中航飞行的主驾驶。谭欢在、黄炳照还有丧生的报务员，都是陈文宽的亲密朋友。这是一趟很糟糕的差事，但他们是在战争中，这样的事情就是发生了。陈文宽克制自己的感情，不懈地飞行。

一年多来，邦德一直参与空运物资进入中国的计划，这个想法是合理的；[9]问题是能获得足够的飞机去实施——全球极端的需求席卷市场，将头等的运输机扫荡得一干二净——但一位在加利福尼亚州格伦代尔市（Glendale）的二手飞机经销商发现了5架又大又慢又笨的寇蒂斯“康道尔（Condor）”双翼运输机在墨西哥的坦皮科（Tampico）的一个码头上备受冷落，于是吸引了中国政府对它们的关注。[10][11]邦德最近一次在美国的时候，曾代表孔祥熙及财政部就购买它们进行过商洽，而孔祥熙打算将这些飞机租赁给中航，中航就可以利用它们来运作航线海拔高度相对较低的从法属印度支那到昆明的货运服务。日本对法属印度支那的封锁使该计划破灭，只得希望通过在缅甸—云南较高的地形上空运的办法取而代之。头2架财政部的“法国康道尔（Finance Condor）”到了，组装好了，吴士和夏普对这2架双翼飞机的性能进行测试。[12]它们在满载的情况下需要55分钟爬升到15000英尺的高度，而且

在此高度它们的最大速度仅有每小时120英里，在中缅边境的山区，它们会经常遇到时速为其最大速度一半的逆风。结论是显而易见的：他们完全不适合在中缅之间的货运服务。这个担心从上一年夏天以来就一直啃噬着邦德。“从那以后，很多事情都发生了变化”，邦德写道，“唯独‘康道尔’没有”。[13]这些飞机在启德机场闲置着。

中国的经济资源部长[14]挽救了这项举措。自由中国出产大量的钨和锡，都是战时工业需要的重要原材料，并已经承诺通过出售这些矿物偿还美国贷款，而美国由于担心短缺而大量储存钨。[15][16]部长利用闲置的“康道尔”，安排它们从位于香港以北200英里的南雄[17]机场空运钨矿砂和锡块到香港，并以美元支付运费。[18]服务于1941年3月开始，但中航无法找到任何进口的非军事物资，公司一直在亏损，直到黄宝贤发现了一家烟草公司想进口香烟到中国。黄坚持他们必须以可在香港便捷兑换的货币支付货运，这样中航最终为进出中国的航班都得到了硬通货。除了租赁费和备件费外，“康道尔”飞机的所有货运航线费用都是以中国货币支付，于是金钱源源地从空运的两个方向涌入。该空运任务既合法，又安全，而且中航获得的钱财都藏匿在纽约的一个户头内，在一个远离战争、远离中国官场掘地三尺的爪子的世界里。中航自成立以来头一回大赚一笔。

1941年中期的几个月里，轴心国的侵略使美国孤立主义的冰川消融。[19]美国罗斯福总统的《租借法案》（Lend-Lease）于3月在国会通过。上一年冬天，他的经济顾问劳克林·柯里（Lauchlin Currie）访问了中国，在重庆参加会议，进出重庆坐的都是中航的飞机。[20]当然，他对该公司及其中美工作人员包括邦德都留下了非常良好的印象，邦德与他讨论了空运物资进入中国的方案。在柯里的推荐下，罗斯福总统延长了对中国的《租借法案》，他下令柯里搞清楚中国需要什么和如何送达，这个任务扩展了柯里和宋子文的关系。[21]宋子文曾以蒋介石的个人代表的身份在华盛顿待了近一年，为的就是争取美国的支持，他立即

提出要卡车、铁路设备、拖拉机、汽车、机械、汽油、燃油、弹药和30个中国步兵师所需的武器和装备。巨大的瓶颈是运输，宋的许多想法都是围绕着如何从中国西南的后门提高陆上交通能力：在滇缅交界处建设窄轨距铁路；从印度东北部的阿萨姆邦山区出发，穿过缅北的丛林和高山开辟一条公路到中国；铺设滇缅公路路面。然而，这些项目都不可能迅速完成。唯一即时可行的替代方案只有空运，该思路正好与邦德的思路对接。召邦德去华盛顿的电报虽然实际上由比克斯比从泛美航空发出，但其实是宋子文要求他回去。[22]

这个时机对邦德再好不过。从业务层面看，夏普好像已经可以控制一切；就个人而言，邦德的心脏病专家规定他每年回美休息的时间正好到时候；而且，最重要的是，姬兹正在进入怀孕的第3个月，他会陪伴在她身边待到他们的第二个孩子出生。在华盛顿，宋子文请他写一份从缅甸的机场空运物资进入中国的方案，这是邦德谋划已久的项目。[23]邦德在其名为“进入中国的空运物资服务（Air Freight Service into China）”的备忘录中宣称，向中国运送战争物资的需要是“如此明显，以至于没有必要再强调其紧迫性”。[24]

他认为有两种因素对于空运的成功是最重要的——飞机和飞行员。他要的是“负责任、铁了心、有个性的男人”，他期望美国陆军和海军通过放行有多种机型飞行资格并愿意到中国来当志愿者的飞行员，向中航提供他所想要的人。至于飞机类型，邦德除了“DC-3”其他什么都不要；还有，这一次他不必担心资金，所有的细节都将在美中两国政府之间做出安排。[25]虽然提议的缅甸—云南航线涉及“在一个被封锁的并经常遭遇空袭的国度中飞行所有已知的各种障碍”，邦德得出的结论是：“经过在这样的条件下运营了将近4年，中航已经表明，（他们）可以成功地做到。”语气中透出明显的自豪。邦德在该提议上注明的日期是1941年5月8日，在泛美航空和宋子文的指导下，在该月晚些时候，他将提议送给劳克林·柯里。邦德的提议，与亚瑟·杨所起草的陈纳德将军有关“美国

志愿援华航空队”（AVG）与用美国贷款资助美国飞机和美国志愿者的计划非常相似——除了中航要的是用于空运的“DC-3”而不是用于空战的“P-40”。柯里批准了邦德的提议，并在他的保护伞下，邦德的提议在美国政府最高层推销成功。中航、泛美航空及邦德本人，确实已经成为宋子文、孔祥熙、端纳、宋美龄及其他国民党要人在1938年初允许泛美航空恢复在中航的地位时所预见的那样——用以影响世界上最强大民主国家的政策的工具。

像往常一样，春天给四川带来了好天气，但也引来了日军的轰炸中队。[26]他们在重庆还没有完全炸塌的那部分建筑物上再留下了大量的弹坑，并杀害了数百名平民。管不了这么多，中航就如过去四年那样持续运营。1941年5月20日晚，吴士驾驶“法国DC-3”从香港飞重庆，这晚是满月，吴士很高兴在巡航高度有大量的云带，他可以借此作掩护，躲避在月光下的日本巡逻机。[27]该航班没有发生事故，他在日光消失后降落在重庆，并迅速回到空中，载着20名乘客前往成都。

吴士在飞出重庆15分钟时，接到通知说日本飞机正在飞入四川威胁成都和重庆，便脱离原航向，沿着长江向叙府机场飞行，在叙府降落后让全体乘客离机。防空报务员报告重庆以西没有日本人，吴士便稳稳当当地休息，直到机场负责人狂奔过来尖声喊叫说敌机已经飞临附近的城市泸州上空，并正在向叙府疾驰而来。逃离已经来不及了，吴士急忙把乘客赶进机场旁边的山坡上的低矮的竹丛中。说时迟，那时快，24架日本轰炸机咆哮如雷，出现在头顶，炸弹在吴士珍贵的飞机周围炸开，一枚炸弹穿过它的右翼，尘土和火焰冲天，只有一个炸烂的翼梁还将几乎断掉的机翼根部附在飞机的机体上。二号发动机的舷外，右机翼翼梢直向上翘，其下翼面向前扭转，像个铝制的三角帆。令人惊奇的是，这架飞机居然没有着火。

吴士大发雷霆：若有及时的通知，他可以轻易地逃脱。他知道日本

人会返回完成任务，便组织了一队民工把这架重2万磅的飞机沿土路推着走了3英里，在一片竹林里把它伪装起来。第二天早上，伦纳德接走了吴士和滞留的乘客，刚一走，4架日本驱逐飞机飞来，花了20分钟扫射叙府机场和搜索受损的道格拉斯飞机。

修复飞机的责任落到胖硕、眯缝眼的中航总机械师“索尔”齐格蒙特·索丁斯基身上。“索尔”一旦收集了基本情况，就将问题摆到黄宝贤总经理面前。按历史悠久的殖民地传统，只有将飞机送到最近的酒吧，他们才会修理。而最近的酒吧，就是英国机场管理人员设在机库内有充分储备的酒吧间，他们不必上比这更远的地方，这酒吧可能是由于“索尔”的光顾才把生意保持下来。两人喝了几杯白马威士忌，就把相关情况斟酌好了。白马威士忌是一种香港外籍人士普遍欢迎的混合苏格兰威士忌。黄宝贤穿着深色的西服，“索尔”穿着脏兮兮的工作服。

尽管是个常规活儿，但更换“DC-3”机翼属于大修。问题是，“索尔”没有“DC-3”的备份机翼，即使有，他怎么能把它弄到860英里外的叙府呢？再说，一种机型的备用机翼未必适合另一种机型。战前的做法是沿长江运上去，但日本控制了长江下游600英里。现在通往叙府的唯一陆路是将机翼用船运到仰光，再用卡车走滇缅公路，但30英尺长的机翼零件在运送过程中，要穿过茂密的丛林、翻过崎岖的山冈、经过1500英里土路的长途跋涉，几乎肯定会被毁掉。此外，这还要花几个月时间。

“索尔”看着一群机械师检修“DC-2”。虽然“DC-2”的翼展短了11英尺而且翼面小许多，但“索尔”不禁想象——“DC-2”机翼是否可以配在“DC-3”飞机上？[28]机械师们认为“索尔”疯了，但他们按吩咐去做，从中航其他的“DC-3”上卸下了右机翼，尝试用一只“DC-2”备份机翼与该“DC-3”匹配。

机翼配得上，虽说不完美，但相当好，这要归功于唐纳德·道格拉斯[29]的苏格兰式节俭——他的工程人员用“DC-2”的夹具制成了“DC-

3”的机翼根部附加角。但混搭的机翼比正常的短5.5英尺，提供升力的机翼小了许多。它能飞吗？它能耐受从叙府到香港16个小时的飞行吗？而那还只是问题的一半，索尔还得把机翼送到叙府。中航是家航空公司，答案显然是把它飞过去，但怎么飞？他决定把备份机翼绑在一架“DC-2”的机身下，但还需要一个人愿意把它空运到叙府。索尔召来中航元老哈尔·斯威特，斯威特曾为特技飞行员，索尔觉得他比其他飞行员成熟一些。

“索尔”在机库酒吧向斯威特讲述了概念：将备份机翼绑在一架“DC-2”的机身下，翼根朝前，在前边蒙上整流罩以获得适当的流线型，然后将这个精巧的装置空运到叙府。“索尔”认为，只要在下方中间悬挂着的机翼没有引致会破坏飞机飞行性能的气塞，则除了会降低速度和减少爬升率之外，不会有多大的麻烦。不过，飞不飞总是由飞行员最后拍板。

几轮白马威士忌推杯换盏，计划似乎言之有理。“如果你说它会飞，我就飞”，斯威特点点头说。[30]

机械师当晚就将备份机翼悬挂在一架“DC-2”下，最终，这飞机看上去像怀了孕，但考虑到外部修饰的尺度，总体来说，斯威特觉得它看起来不错。

夜色夹带着黑暗和雨水降临，非常适合从香港起飞的条件。索尔亲自挑选了前往现场修理的机械师。然而最后还是出了个讨厌的意外情况：业务控制部门已经为该航班售出了满满一舱乘客和货物——按中航的标准，这比道格拉斯公司的工程师们规定的最大负载还超出了2200磅，这还不算下方悬挂的机翼。当“索尔”和黄宝贤得知这一情况，暴跳如雷。

斯威特叫他们镇定。“全部装”，他说。“我都飞。”

斯威特通过他所经历过的最最漫长、最最有气无力的起飞滑行，终于一颠一簸地把这架飞机飞上了天。在空中，该飞机绷得紧紧的维持着飞行速度，但斯威特将乘客和货物安全送抵重庆，并将备份机翼和机械师送到叙府。卸下了第三只机翼，斯威特打道回港。叙府的大修花了好几天时间，完工后，民工将飞机推回机场。另一位飞行员送斯威特回叙府，斯威特考量着这个混搭物，“足够好”，他想，“这玩意儿能飞”。他启动发动机，装上机械师起飞去重庆。在空中，左边的“DC-3”机翼比起它右边的小兄弟产生较多的阻力和升力，这架“DC-2 1/2”使劲地向左拽，就像汽车轮子不齐步。斯威特为保持飞机航向，将右翼副翼调到全放位置和不断地踩方向舵踏板，仍不胜其扰，他可不想全程就像摔跤似地拧着飞到香港。斯威特请一位机械师将一把重型飞机扳手递进驾驶舱，把它捆绑在轮辐上，平衡了操纵杆，自此以后他就飞得从容了。虽说要大量增加方向舵的使用，他仍很享受这架不对称飞机的飞行状态。

在重庆，业务代表问斯威特能否携带一些乘客。

斯威特考虑了飞机的状况，由于扳手的平衡力作用，“DC-2 1/2”飞得很好。“妈的，来个满负荷”，他耸耸肩说道，便载着乘客“平安无事”地飞到香港。全世界的杂志和报纸对这个故事大加渲染，令人惊喜地形成了对中国国民党、泛美航空和中航的宣传攻势。然而，这一幕出现了个奇怪的意外情况，“法国DC-3”永远死去。自此以后，中航“DC-3”型 46号飞机被称为“DC-2 1/2”，尽管该“DC-3”的新机翼一到就立即更换，恢复其正常配置。

邦德在华盛顿度过夏天，等待妻子分娩和推销他的货运服务理念。[31]他到商务部、财政部、陆军总部、海军总部和国务院介绍计划，同时定期与劳克林·柯里、宋子文、亚瑟·杨和斯坦利·霍恩贝克会晤，并与海军陆战队上校詹姆斯·罗斯福（James Roosevelt）反复推敲该计划，詹姆斯是总统的长子，刚从包括中国在内的世界巡航归来。每个

人都“深表同情”和“急于协助”，问题不是财政支持；钱是现成的。[32]问题是飞机。5月，德国人仅靠运输机运送部队空降登陆就轻取了克里特岛，这是个壮观的成功，引起了英美军队疯狂配备类似的飞机，而当时道格拉斯飞机总装线每周只能完成3架“DC-3”。道格拉斯付出巨大的努力扩大产能，在新的工厂配置多条装配线并对数百人进行训练，但直到当年年底产量才显著提高。邦德的初始方案要求35架“DC-3”从密支那经过山脉飞往云南，柯里先是要邦德削减到20架，然后又减到10架。预设1942年初可以有飞机，就打算开始服务，而它的一个主要目的是为陈纳德组织的美国志愿航空队运送关键任务型的物资，用于在中国战斗。[33][34]

理论上，邦德是放松的，但他的焦虑随着姬兹接近足月而堆积。她在夏天的最炎热的那几天开始了最初的宫缩，7月12日，白日将近时，她生下了他们的第二个儿子，托马斯·邓洛普（Thomas Dunlop）。10天后，母子平安，出院回家，这一事件导致“老头儿”度过了几个幸福而无眠的夜晚。[35]

就在托马斯·邓洛普回家之时，日本武力强迫法国维希政府默许日本地面部队在印度支那占领基地。[36]其先头部队于7月26日抵达，实际上造成了从陆路进犯云南、缅甸和马来亚的威胁。为抵消日本人的威胁，罗斯福总统除已经同意了的陈纳德的美国志愿者驱逐机飞行队外，还批准了一项计划，要装备、训练和维持一支有500架飞机的中国空军，中国空军可以采取行动，与在菲律宾的美国空军相呼应，从两翼对日本的任何南侵造成威胁。[37]美国政府冻结了日本在美资产并对所有运往日本的货物要求颁发出口许可证。[38]实则对石油运输根本不发放许可证，如此一来，限制演变成了禁运。陈纳德的美国志愿队[39]及其“P-40C战斧ⅡB”式驱逐机于夏末和秋天开始到达仰光，陈纳德为该部队投入战斗做准备，设立了严格的射击和战术的训练课程。[40]劳克林·柯里深深卷入抗日政策的一点一滴的演变，并为自己的努力所产生的效

果而自豪。在这一年的年底，他写信给宋美龄。“日前，当我复查蒋委员长于那个令人难忘的、在你家的最后一个夜晚交给我的任务和信息清单”，“我发现它们都或多或少地被解决了，最难完成的是冻结禁令。”[41]

邦德花了6周的时间来了解自己的新生儿子；他挤出2天去纽约看望老熟人比尔·波利（Bill Pawley），比尔·波利是位飞机贸易商，曾协调陈纳德的后勤组织工作；并花了2周住院做了喉部手术。[42]时光飞逝，邦德告别了妻儿于9月回到亚洲。中航在没有他的5个月中一直运行良好，证明他做了那么多去建立的组织有多么强大。[43]进出南雄的香烟和矿物货运服务继续赚钱，已经净赚了将近100万美元（合现代1470万美元）。[44]这是超棒的收益，也是更好的历练。中航学会了有效处理繁重的货运任务，以及保持飞机在恶劣天气和夜间在敌占区上空接近正常地运营，当新的“DC-3”于1942年初开始抵达时，中航将运用这些专门知识和技能帮助清理在仰光和腊戍积压的大批要运进中国的物资。邦德选择吴士担任机航组主任，晋升到管理职位给了吴士勇气向他的女朋友“梅姬”梅杰斯求婚，她接受了。

邦德回来后发现了少数负面情况，其中包括总经理的身体状况，营运中航的压力损害了黄宝贤的健康，像邦德一样，他的心脏也出现了严重问题。[45]这位任职很长、公司有史以来最好的总经理病得下不了床，更别说在香港履行正常的职责或前往重庆。邦德在期盼黄能恢复的同时担负起缺位的工作。工余闲暇，邦德与他认识最久并最要好的中国朋友邓勉仁打网球并一同参加社交活动。[46]邦德在香港待了2个星期，又在重庆待了2个星期，然后飞往缅甸。[47]在那里，由他在1940年所做的开创性努力——在密支那建设的一个机场已经接近完工。从缅甸出发，邦德继续前往新德里，努力通过谈判开发通往印度的航空服务。

在11月的第4周，夏普载着邦德和一批英国皇家空军军官以及其他

中航领导层做勘查飞行，他们从位于上阿萨姆邦（Upper Assam）的汀江（Dinjan）出发前往昆明，越过缅北的野生丛林和萨尔温江[48]、湄公河[49]、扬子江（长江）的三江并流峡谷地带（three gorges country）16000英尺高的崎岖山脉。[50]在这些地区，东喜马拉雅山环绕着缅甸的东北角，萨尔温江、湄公河、长江三条大河，在分道扬镳跨越亚洲大陆之前，在彼此相隔只有30或40英里的点上平行通过庞大的峡谷，流往缅甸-云南边境，定义了各种文明，并最终汇入3个彼此相隔2000英里的不同的大海。天将黑之时，夏普降落在汀江东边505英里的昆明。这是一次蔚为壮观、鼓舞人心的飞行，但在昆明机场上的炸弹坑把这些人带回了现实。他们刚刚飞过的这条航线，频频遭遇南亚多变的天气，要按部就班地飞行会非常难。比起邦德和吴士去年已探索过的密支那—昆明航线，该航线地势更高，气候更恶劣，距离因靠北而更远，但他和夏普都感到，即使在恶劣的天气下，汀江—昆明航线可行，而那意味着，无论缅甸发生什么情况，中航都可以空运物资进入中国。

邦德在重庆待了一周处理公务，在12月的第一天回到香港。令人不安的关于日本军事行动的故事出现在报纸上，中航的经理们通过他们在英国情报机构的关系带来更为令人心神不安的细节，但不是说没有希望，日本和美国政府之间正在进行谈判。[51]记者报道说，双方交换了建议，可能会达成临时和解，从表面上可以看作是消除战争威胁的合理安排的初始步骤。公司的大部分飞行员认为主要的危险已经过去，感觉日本人已经等得太久了，美国脆弱的机会之窗因实施重整军备计划的实施而正在关闭。[52]例如，劳克林·柯里，在“令人心碎的延误”之后，已经承诺按照邦德提出的缅—中空运物资服务的计划。[53]从1942年1月或2月开始，每月向中航提供5架基于《租借法案》的“DC-3”飞机，直到中航有35架投入运营为止。[54]邦德确定这些飞机会提振中国的命运，它们中的第一架按计划应于1941年12月7日在圣迭戈装船。

---

[1] L.C.Reynolds to Arthur N.Young，November 2，1940；Young to Bixby，December 11，

1940；Allison to Bixby，December 17，1940；L.C.Reynolds to Allison，November 19，1940；Bixby to Young，December 12，1940；Bixby to Allison，December 24，1940；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Florence Allison to family，November 25，1940；Florence Allison to family，December 3，1940；Allison to Chennault，December 7，1940；均见NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）。［我猜测该官员是美国财长亨利·摩根索（Henry Morgenthau）或哈里·德克斯特·怀特（Harry Dexter White，财政部官员。——译者注），二人均密切参与对华政策。］

[2] Bond to Bixby，Letter No.96-40，November 15，1940，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Kitsi，November 23，1940；Bond to Kitsi，November 24，1940；Bond to Kitsi，November 28，1940；Bond to Kitsi，手写后记，November 30，1940；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德1941年5月8日所写的备忘录“进入中国的空运物资服务（Air Freight Service into China）”，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Bixby，April 19，1944，在*Wings over Asia*：*Memories of C.N.A.C.*，Vol.4，pp.95-97转载；Hugh Woods，“First Hump Flight，”*Wings over Asia*：*Memories of C.N.A.C.*，Vol.4，pp.93-94；William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.254-56；William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.135.

[3] Bond to Bixby，Letter No. B111-44，April 19，1944，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆）；C.A.B.Docket No.1706，February 17，1947，p.30，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 14；Leary，*The Dragon’s Wings*，p.135.

[4] “Financial Report for the Year 1940，”ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；笔者访谈陈文宽，2004.9.17和2006.9.18；Royal Leonard，*I Flew for China*，p.221。

[5] 指英国德纳罗钞票公司。——译者注

[6] 笔者访谈陈文宽，2004.9.17；http：//cnac.org/bwong01.htm。

[7] 随机报务员张培伦（P.L.Chang）重伤生还。

[8] “Specially Chartered Plane Missing，”North China Herald，February 19，1941，剪报张贴在网上http：//CNAC.org/joythom01.htm，accessed August 14，2006；笔者访谈陈齐发，

2004.10.11：“那时，人亡不算什么，不是大事。没人操心，我们继续飞”；笔者访谈弗丽达·陈与T.T. 陈，2005.10；和访谈陈文宽、弗丽达·陈与T.T. 陈，2006.9.18。（弗丽达·陈是黄官悦的姐妹，且当时与陈元乐是夫妻。）

[9] 这是查尔斯·巴布公司（Charles H.Babb & Company）：Bond to H.H.Kung，May 21，1940；http：//www.godickson.com/Charlie_Babb.htm，accessed June 7，2006；Bond写给H.H.Kung阁下，May 29，1940；Young to Wong，March 20，1940；“Statement of Account：Ministry of Finance Republic of China （China Airmotive Co. Fed. Inc.—U.S.A.—Condor A/C），” July 18，1941；Arthur N.Young to P.Y.Wong，March 20，1940；L.A.Lewis to H.H.Kung，April 3，1940；Arthur N.Young to Mr.Li Tang，财政部财政司司长，January 4，1943；亚瑟·杨给孔祥熙的备忘录，“提前购买5架康道尔飞机”，1943.1.18（1943年的文件，旨在结算康道尔账户余额）；“中国政府和中国航空公司的协议草案”，1940.3.21；“对所提出的货运服务的资本支出估算”，1940.4.9；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.213，217-218；Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，pp.67，98-100；Daniel Ford，*Flying Tigers*，pp.36-37；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.132-135。

[10] 这些康道尔本打算用于西班牙内战运送物资，但在它们可以转运之前该战争便结束了。

[11] Bond to Allison，December 10，1940，NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）；笔者访谈陈文宽，2006.9.1；邦德备忘录“进入中国的空运物资服务”1941.5.8，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德自1940年夏以来对康道尔的采购感到不安——他想出了以中国的成本出售5架康道尔并将收入购买2架DC-2的计划：Bond to Kung，August 20，1940；Bond to Bixby，Letter No.46-40，August 26，1940；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[12] Arthur N.Young to H.H.Kung，February 23，1940；Arthur N.Young to P.Y.Wong，February 27，1940；Kung to Bond，February 27，1940；“Confidential recommendations re Air Transport of Freight，” March 16，1940；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bixby to Bond，”私密的”，August 2，1939，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[13] William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.133，引述了邦德写给比克斯比的信，1941.1.3，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚

瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），我在收藏中没有查到该信。

[14] 原文如此，当时中国只有经济部。——译者注

[15] 中国的钨的产量约占全世界50%。钨合金可以大大增加钢的硬度，作为“高速钢”用于制造精密车削和铣削工具、气门和气门座、装甲钢板、穿甲弹和耐腐蚀枪膛等。在制造灯丝和无线电极片、电话零件、X射线靶材和电源接触点中均需加入较少量的钨。

[16] H.W.Davis，“Tungsten，” *Minerals Yearbook*，1941，F.M.Shore，ed.，pp.643，651；Jonathon Spence，*The Search for Modern China*，p.401；Edgar Snow，*The Battle for Asia*，p.166；CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》），September 23，1933；“Less Chinese Tungsten，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 13，1939.

[17] 南雄可拼写为Namyang和Nanshiung，在英文中通常拼写为Namyung。

[18] Bond to H.H.Kung，January 17，1941；Bond to Wong Wen-hao，February 13，1941；“copy of the paragraphs 3，4，and 5 of the letter from Mr.P.Y.Wong to Mr.Peng Sho-pei，” July 30，1941；P.Y.Wong to Arthur N.Young，August 11，1941；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.224-228.William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.134；笔者与陈文宽、弗丽达·陈、T.T.陈与陈齐发的谈话。

[19] Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.272-273；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.63-64；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.282；*Strategic Planning*，*1941-1942*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1941-1942*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1941年～1942年》），p.63；无题，日期不详，没有签字的战略备忘录，估计是陈纳德写的，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders.

[20] 劳克林·柯里备忘录，“与交通部部长张嘉璈的会议记录，1941.2.21”，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 3，Chang Kia-ngau Folder；Currie to Madame Chiang Kai-shek，September 18，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，宋美龄卷宗：“对［空运］这件事，部长依重邦德先生的建议”；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami

Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；Lauchlin Currie to William M.Leary，September 16，1970，in Leary，*The Dragon's Wings*，p.140："我支持中国航空公司，无论何时，无论如何，我都会支持，因为我对其运营的效率和价值持有最高的评价。这主要归因于其经理邦德"；Madame Chiang Kai-shek to Lauchlin Currie，August 7，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，宋美龄卷宗："我完全赞同总统的意见，你具有使人接受你的观点而不会闹得面红耳赤的能力。"

[21] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.14，25-26，47；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.284-285.

[22] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.262-264.

[23] 邦德写给交通部副部长彭学沛，June 2，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.262-263；Daniel Ford，*Flying Tigers*，pp.53-54；Sterling Seagrave，*The Soong Dynasty*，pp.364-368。

[24] 邦德备忘录，"进入中国的空运物资服务"，1941.5.8，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[25] Arthur N.Young to Bixby，October 17，1941："给你的机密信息，（邦德的货运服务计划）与我所起草并正在运行中的资助陈纳德领导的美国志愿队的计划类似"；Bond to Sharp，July 22，1941；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[26] "James Roosevelt Escapes Raid，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 4，1941；"Chungking Target for a Heavy Raid，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 10，1941；"Japanese Continue Raiding Chungking，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 11，1941；"Chungking Battered by Japanese Raiders，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 17，1941.

[27] （"DC-2 1/2"的故事）：Hugh L.Woods，"Report of Bombing of Plane 46，" May 23，1941；Sharp to Bixby，May 22，1941；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；"Recent Imperiling of American Lives and Damage to American Property through Japanese Air Raids on Chinese Cities，" May 23，1941，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box

55；“U.S. Flier in China Eludes Air Ambush，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 22，1941；“Bomb Missionary Plane：Japanese Fliers Wreck Craft on Ground in Szechwan，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 26，1941；“Fliers Outwit Japanese：Americans Save Damaged Plane，Patch It for Escape，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），June 1，1941；“Keeping ’em Flying in China，” Milwaukee Journal，August 23，1941；“Incident of the Month，” *New Horizons*，August 1941；“Space Machine Patched，” *Time*，September 1，1941，p.20；“Topside Airline，” *New Horizons*，October 1942；Zygmund Soldinski，“My Story of the DC-2 1/2，” *Wings over Asia*，Vol.2，pp.47-56（索丁斯基说中航在“DC-2 1/2”的故事发生时有3架“DC-3”，他记错了。中航的第三架“DC-3”——“爱尔兰DC-3”直到7月的最后一周才到达香港，它之所以派出，是因为46号被损坏）；笔者访谈陈齐发，2004.10.11；笔者访谈陈文宽，2006.9.19；No.46号飞机受损的相片，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆）；满月：月亮相位计算器在http：//imagiware.com/astro/moon.cgi，accessed June 3，2006.

[28] 据当时任中航机务维修工程师的吴敬诚的档案记载，吴敬诚是提议将“DC-2”机翼接到该“DC-3”上这一金点子的首倡者。——译者注

[29] Donald Douglas，道格拉斯飞机公司的创始人。——译者注

[30] Zygmund Soldinski，“My Story of the DC-2 1/2，” *Wings over Asia*，Vol.2，pp.47-56.

[31] 邦德写给交通部副部长彭学沛，June 2，1941；Bond to Bixby，June 8，1941；Bond to Sharp，July 22，1941；均见WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德写给交通部长张嘉璈，July 5，1941；Young to Bixby，August 28，1941；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；also，Bond to Currie，December 5，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Bond Folder；“Notes on Conference in Office of Mr.Currie，” December 16，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，Burma Folder。

[32] 邦德写给交通部副部长彭学沛，June 2，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[33] Arthur N.Young to Bixby，October 17，1941，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[34] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.263.

[35] Bond to Sharp，July 22，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[36] “Deal on Far East；Vichy Asserts Threats to Indo-China Call for Tokyo ‘Protection，’” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 24，1941；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.23；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911 1945*，p.286；threats：Hallett Abend，“Japan Unable to Turn Back，Forced to Continue Her Costly War，She Is Expected to Move on Indo-China Next，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 20，1941；F.Tillman Durdin，“New Tokyo Moves Expected by Chinese：Threat to Yunnan Province and Thailand Seen after Japanese Get Indo-China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 26，1941；“Japanese Occupy Bases at Saigon，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），July 27，1941；“Chinese Mass in Yunnan，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 8，1941；Madame Chiang Kai-shek to Currie，November 5，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder；Winston Churchill to Chiang Kai-shek，November 17，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 3，Chiang Kai-shek Folder；Winston Churchill，*The Grand Alliance*，pp.591-592.

[37] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.23；*Strategic Planning*，*1941-1942*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1941-1942*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1941年～1942年》），p.73. 这个计划与一份日期不详、无文件名、无签名的战略备忘录概述很相似，大概是由陈纳德在《苏日中立条约》签订后写的，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，美国志愿航空队卷宗。

[38] Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.273-285；*Strategic Planning*，*1941-1942*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1941-1942*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1941年～1942年》），pp.63-65；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.286-287；Doris Kearns Goodwin，*No Ordinary Time*，p.283.

[39] 陈纳德的美国志愿队将成为著名的“飞虎队”。

[40] Ford，*Flying Tigers*，pp.71，73.

[41] Currie to Madame Chiang Kai-shek，September 18，1941；Madame Chiang Kai-shek to Currie，November 29，1941；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kaishek Folder：“蒋委员长希望我对你为推进中国的事业所做的不断和不懈的努力表示感谢。”

[42] Bond to Sharp，July 22，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；邦德在*Wings*一书中说他途经旧金山前往中国，但艾利森在写给宋子文信，1941.9.16，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），中则说“邦德在回中国的途中于上周四经过洛杉矶”。

[43] Bond，*Wings for an Embattled China*，p. 266.

[44] “黄宝贤写给彭学沛的信，第3、4和第5段的副本”，July 30，1941；P.Y.Wong to Arthur N.Young，August 11，1941；亚瑟·杨备忘录，1941.10.15；亚瑟·杨写给总经理，1942.4.23；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；美国于1941年收到来自中国的9474短吨的钨：H.W.Davis，“Tungsten，” *Minerals Yearbook*，1941，F.M.Shore，ed.，p. 651.中航运送了约1000吨——即上述数额的10%多一点——以及总数量类似的锡块。中航看来以公吨——或长吨——计算其运送的矿物，长吨比短吨多约10%，从而使中航所运输的比例达到近12%。中航在3月至7月共运输了328.5长吨的锡和247.5长吨的钨，其中运量最大的月份是6月和7月。根据7月运量推算出年运量为约1000吨，也可能因效率提高而更高；此外，“看到这项我们自己的运营走到了尽头，是极大的遗憾”（南雄货运服务）；当日本人于1941年12月8日将该项货运服务轰炸摧毁时，经济资源部欠中航437104.42美元：邦德写给经济资源部部长Wong Wen-hao，January 2，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[45] 笔者访谈陈文宽，弗丽达·陈与T.T. 陈，2006.9.18；Bond to Bixby，December 17，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp. 286-287。

[46] Bond to Leslie，June 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 2：“这是关于邓勉仁身上发生的事的记叙。这是我的再次出发。我在满满的四页纸中给出了很多小细节，以强调我们的友谊的亲密程度。然而，这些内容和你在泛美的历史毫不相干，我忽略了所有这些，只要求你相信我们的友谊就是这样，由此，随之而

来所发生的事就显得自然和可信。”

[47] “Notes of Conference in Office of Mr.Lauchlin Currie，” December 16，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，Burma Folder；Leary，*The Dragon's Wings*，p.141；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.268-272；Young to Bixby，August 28，1941，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；根据邦德写给比克斯比的信，B111-44号，April 19，1944，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），邦德自1941年1月开始推动了印度政府在汀江建造一个机场。

[48] 中国境内称怒江。——译者注

[49] 中国境内称澜沧江。——译者注

[50] 它发生在1941年11月23日星期日，这是第一次在将会被称为“驼峰”的上空飞行：Arthur N.Young，“Confidential：First Flight India-China，via the Tibetan Border，” Chungking，November 30，1941，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；这帮人中的集邮爱好者设计了约20个“首航封”并由腊戍邮政局局长盖了取消戳。

[51] Zygmund Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，” *Wings over Asia*，Vol.2，p.34；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.268，271，274；Emily Hahn，*China to Me*，p.268；“30，000 Japanese Troops Move Southward；70 Transports Believed on the Way to Indo-China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 29，1941；尽管双方领导层都认为会谈是拖延行动、后卫战和掩盖真实意图的烟幕，这种战略秘密对于中航员工来说并不明显：Currie to Madame Chiang Kai-shek，February 10，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folders；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China，1911-1945*，pp.291-292；Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy，1932-1945*，pp.306-311；*Strategic Planning，1941-1942*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare，1941-1942*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1941年～1942年》），p.79；早在1941年12月初，就有报纸头条指出，美日关系的状态使前景不明朗且并非普遍认为战争可以避免成为明显的事实：“May Ask Further Talks，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 1，1941；“4 Powers Ready，Washington Says，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 1，1941；“Japan Now Looks to U.S. for Reply；Public Takes New Hope from Cabinet Decision to Go On with Parleys，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 2，

1941；“British Dominions Are Watching U.S.-Japanese Parleys Intently，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 3，1941；“No Common Ground，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 4，1941；“Singapore Doubts Japanese Threats，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 4，1941；“Tokyo Reported Halting Troops，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 4，1941；“Japan Hesitating，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 5，1941；“Japan Confident Talks Will Go On，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 6，1941；“Vichy Says Japan Is Limiting Troops，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 6，1941；和肯定是公开发表过的最不靠谱的标题预言之一：Edwin I. James，“Japan Rattles Sword but Echo Is Pianissimo，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 6，1941。其内容较为合理：“有人可能会争辩说，日本寻求获得时间重整旗鼓以更好地应对战争威胁。然而，你也可以说日本不希望战争。”给杰姆斯先生说句公道话，他写的内容是合理的；但标题是编辑添加的。

[52] Karl Stoffel，“He Has a Job，but Can’t Get to It：Americans in China Fooled by Japan’s Attack，” 名称不详的报纸（可能是辛辛那提的报纸）的剪报，贴在网页http：//cnac.org/pottschmidt01.htm，accessed August 18，2006：“在波特施米特即将离开辛辛那提之前……他宣布将不会有太平洋战争。提这件事不是为了要把这位真诚而聪明的小伙子说成是个信口胡言的流浪汉，而是以此为例说明，甚至那些早已熟悉东方的事情的人们都心烦意乱。……我完全被（珍珠港）偷袭搞蒙了，”罗伯特·波特施米特机长说……“虽然自1940年7月以来局势处于紧张的拉锯状态，国务院建议美国妇女和儿童撤离中国，我一直认为，日本已经等了太久，没有什么会破坏正在进行的谈判”；还有，中航并没有执行邦德、夏普和索丁斯基在1941秋季就做了准备的疏散计划的任何部分；Kitsi to Bond，December 19，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；12月6～7日的那个周末，在香港就是正常的社交应酬活动：Phillip Snow，*The Fall of Hong Kong*，pp.51-52；Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.299-311；Leonard，*I Flew for China*，pp.253-255；陈文宽，弗丽达·陈与T.T. 陈确认中航在1941年12月8日的前几天“一切如常”：笔者的访谈：2005.10.5和10.6；2006.9.19。陈文宽：“没有人有任何想法”；还有：“我必须承认实际攻击吓到了我，我原以为日本人是虚张声势并会继续拖延时间，直到他们对打败俄罗斯有更大的把握”：Currie to Madame Chiang Kai-shek，February 20，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder。

[53] Currie to Madame Chiang Kai-shek，February 10，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder.

[54] Bixby to Bond，December 3，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond to Currie，December 5，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box

1，Bond Folder；“Notes on Conference in Office of Mr.Lauchlin Currie，” December 16，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，Burma Folder；宋子文给史迪威将军与罗斯福总统的备忘录，1942.1.20。

19 “那些飞机是日本的！”

1941年12月8日星期一，破晓时分，香港岛开始了新的一天，与平常一样。[1]上午6：50，在疏落的云彩下，太阳在南中国海的边缘跃出，浅水湾之滨郁郁葱葱的山坡上烫了一层金色，朝南的水域在从东部岬角投射下来的影子中平静而深邃。[2]空气清新凉爽，弥漫着海的气息。雨已经下了整整一夜，日出正好赶上与向来早起的邦德相遇，他在平房周围溜达着，期待仆人捧着茶、早餐和报纸出现。然而，电话铃响了。

这是泛美航空机长弗雷德·拉尔夫（Fred Ralph）从启德机场打来的。

拉尔夫来自缅因州的东北港（Northeast Harbor），是“香港飞剪”号的机长，“香港飞剪”号是一架四发动机“西科斯基S-42”水上飞机，已经使用了些年头，专门穿梭送乘客到菲律宾乘坐跨太平洋航班。他的大飞机已经加完油和维护好了，停泊在启德浮坞，即将在上午前往马尼拉。“邦德先生，我左右为难。我手头有一份从马尼拉来的电报告诉我不要去那里，但莫斯（Moss）先生要我立即离开香港，而他怎么也不肯告诉我为什么。你觉得该怎么办，先生？”[3]

邦德推敲着这些消息。莫斯是机场经理。“情况一定是很严重，这可能使香港比马尼拉更危险。……莫斯先生一定知道些什么，让他告诉你。”

仆人捧着早餐出现了，邦德挂断电话，看了看手表，上午7：10，微风吹皱了湾中的海水。邦德抖开报纸，啜饮着热茶。

5分钟后，电话又响了。“这是战争！”拉尔夫机长大叫。“日本对美英两国宣战。”

“那你根本不能起飞！”邦德冲口而出。

战争，是很难把握的。就这样，他们真的干起来了，将一场战争强加给美国，这是一场人们忧虑了这么久的战争，是一场他曾有时候希望发生的战争。现在它来了，准备好看到将在其本国人身上出现的恐怖事件。日本人何其愚蠢：他们真的认为他们会赢吗？他们当然会发现如何结束美国的优柔寡断，虽然邦德知道，集结来自祖国的力量尚需时日。在此期间，他和中航马上就面临问题，他断断续续地指示拉尔夫机长：“几分钟内日本飞机就会出现在启德机场上空。我再说一遍：不许起飞。将你的乘客和机组人员撤离现场。告诉夏普和索丁斯基让我们的人离开现场。如何你还有机会就把邮件从“飞剪”号上取走。这些飞机走后，第一轮轰炸就要来了。如果你的“飞剪”号能保存下来，今晚我们会指派我们的飞行员给你领航去昆明，那里有个湖。祝你好运，我马上过来。”

邦德披上衣服，把一些零钱和杂物胡乱投入手提箱，冲进走廊，叫他的车。遗弃在早餐桌上的报纸包含了一条来自一位香港政府官员的消息，宣称“不会有战争”。[4]

大约在同一时间，袭击珍珠港的消息传到了中航其他人员耳中。孔祥熙夫人宋蔼龄的一个女儿打电话给中航机械师特洛伊·海尼（Troy Haynie）说，“日本人刚刚炸毁了珍珠港”。[5]海尼致电通知总机械师齐格蒙特·索丁斯基。索丁斯基指示，“叫夏普”，“我们可能很快就会遭到攻击，我马上去现场”。

中航24号（“南京”号）和26号（“成都”号）是中航的3架“DC-2”型飞机中的2架，在启德机场的草茬泥地上闪闪发光。[6]整体来看，这2架

飞机在其6年的忠实服务中，给中航产生了超过12000小时有效益的飞行时间，飞行距离相当于绕地球赤道78圈。在2架“DC-2”的旁边，是3架从财政部租来的寇蒂斯“康道尔”双翼运输机。头天晚上，维修人员已经对全部5架飞机加了油和进行了保养。沿着跑道的更远处，3架欧亚航空的飞机处于类似的准备状态——2架三发动机的“容克Ju 52”和一架更老的单发动机飞机。泛美航空42号“香港飞剪”号绑在泛美航空的浮坞上，浮在九龙湾平静的水中。机库内，有中航的“DC-2”型31号（“中山”号）和2架“DC-3”型［41号（“嘉定”号）；46号（“峨眉”号），又名“法国DC-3”，也名“DC-2 1/2”］；还有欧亚航空的第3架“容克Ju 52”。比尔·麦克唐纳（Bill McDonald）[7]在缅甸驾驶中航最新的飞机47号“爱尔兰DC-3”。

索丁斯基发现莫斯先生正在泛美航空浮坞试图说服拉尔夫机长驾驶“飞剪”号离开香港，莫斯不在乎它上哪儿，该飞机有足够的燃料去仰光或者加尔各答。拉尔夫拒绝了，空中没有足够的云来躲避追击，而他的笨重的水上飞机会很容易成为猎物。他争辩说，对于珍珠港和马尼拉被袭击的信息，没有收到官方的确认，这对他来说好像有些牵强。索丁斯基的确切印象是，拉尔夫正在等待位于旧金山的泛美航空太平洋总部的指令。无论如何，拉尔夫已经错过了机会，而且他自己心里明白。索丁斯基转身离开争吵的官员，前往他在机库的办公室打电话。

穿着整洁潇洒的泛美航空制服的“香港飞剪”号六人机组急匆匆地把邮袋搬下码头。[8]拉尔夫钻进“飞剪”号帮忙。1939年10月入职的地勤人员陈德灿[9]，正在将泛美航空乘客的行李从飞机上转搬下来，他将护送这些行李从启德机场去半岛酒店，中航善意地用该酒店富丽堂皇的大堂作为替代客运终端。突然，飞机发动机低沉的轰鸣声在远处响起，声音以秒计地越来越大。

“看！”一个乘客指着一群在中等高度憋足劲飞过来的飞机喊道。[10]

“他们是英国人”，有人不屑地说。

陈几周前曾在重庆。他眯起眼睛细看飞机编队。“不对！那些飞机是日本的！”

乘客们惊恐万状，疯狂地四散逃跑，其中4人跟着陈死命地跑过马路对面，随着一群穿着蓝色工作服的机场民工跳进一个排水涵洞。索丁斯基冲到他的车上疾驰回家。“香港飞剪”号机组人员躲在坚固的码头房子里，向仍在飞机上的拉尔夫机长大声呼喊。

日机编队分成若干个攻击组并下降至攻击高度。由9架单发动机、固定起落架的“中岛Ki-27内特”驱逐机护航，12架单发动机“立川Ki-36”轰炸机向启德机场斜飞过来。[11]空中毫无英国皇家空军抵抗，敏捷的驱逐机飞离编队形成一条直线，俯冲至50英尺高处，直扑泛美航空的水上飞机。

拉尔夫机长连滚带爬地冲出机舱，在日机子弹咬碎他背后的飞机的同时，沿着码头拼命跑，这个新英格兰佬猛地扎进旁边3英尺深的水中，水花飞溅地藏身到一根混凝土桩后边。6架日本驱逐机一架接一架飞过来，把“飞剪”号打得千疮百孔，然后在他头顶呼啸掠过，攻击机场更远处的目标。第7架日机的子弹击中点燃了油箱。藏身在一根水泥柱后得保安全的拉尔夫看着他的水上飞机喷发出火焰，热浪烧灼了码头。

日本轰炸机在500英尺高度巡航，当飞经头顶时，其发动机的轰鸣声变调，接二连三的黑色柱体向着地面颤振下落，撞入停放在机场上的飞机中间，炽热的弹片撕开加满的油箱，引燃了大规模的二次爆炸，飞机灰飞烟灭。

说来就来，说走就走，日机攻击的结束如同开始一样突然，在他们首先被发现后仅仅约3分钟就消失在天际。[12]机库前，8架飞机七零八

落的残骸在火焰肆虐下，被含油的滚滚黑烟像棺材盖般死死似地笼罩着——3架寇蒂斯“康道尔”、3架欧亚航空的飞机和中航的2架“DC-2”。[13]飞机残骸中另一架油腻浓烟直冲天空的是泛美航空的“飞剪”号。英国皇家空军可怜的双翼飞机小分队——3架维克斯“维尔德比斯特（Vildebeest）” 式鱼雷轰炸机和2架“海象（Walrus）”式水陆两用飞机——在机场的另一端熊熊燃烧。

夏普早在海尼打来电话之前就从莫斯先生的电话中得知战火蔓延的消息，当一架飞机发动机在低空尖叫时，他正向着他位于亚皆老街（Argyle Street）158号的欧园（Eu Gardens）公寓狂奔。巨大的爆炸震动了建筑，在公寓前面的路面上钻出了一个个坑，把吴士和梅姬从床上震了下来，炸弹没有击中公寓，只差了不到30英尺。敌人的间谍已经侦察到中航的大部分美国飞行员住在该公寓大楼内，将其定为第一波的破坏目标。夏普、吴士和公寓大楼内的其他中航工作人员将自己的妻子或女友送进位于公寓上方的山坡上的巨石掩体中。

陈文宽本来打算星期一早上睡个懒觉。[14]大约一个月前，他和妻子搬进太子道（Prince Edward Road）上坡一侧的一栋三层公寓二楼的一个新单元，距机场约1英里。他们在新居所差不多布置完了家具，加上星期日晚陈文宽因为要下力气在混凝土天花板上安装一个灯座而睡晚了。他被多个飞机发动机的咆哮声惊醒了，坐在床上，想搞清楚这些噪声是怎么回事。透过卧室的窗户，他可以看到启德机场机库的大部分，中航“DC-2”型24号（“南京”号）的机尾从一栋阻挡视线的建筑物背后突出来；更远处，泛美航空“飞剪”号的后半部超过机库突了出来，低低地悬浮着。温柔的港湾中海水摇晃着该飞机伸展向外的翼梢，最远的螺旋桨和在陈文宽视线范围内时隐时现。他听说加拿大的一个步兵团正在向横跨九龙半岛建设的醉酒湾防线（Gin Drinker’s Line）移动，便认为发动机的声音是英国飞机在护送他们进军。一个飞机编队下降，进入他的窗框，并继续向低空飞，像蜻蜓掠过池塘水面似地拼命飞向泛美航

空“飞剪”号，瞬间，“飞剪”号燃起大火。天哪，他意识到，那些飞机是日本的！平飞的轰炸机进入视野，随即，炸弹爆开，撕裂了停在机库周围的飞机。陈文宽看着24号的机尾扭曲并烧毁。自1935年以来他一直定期驾驶它，残骸上方飘荡着喷射出来的丑陋的滚滚黑烟羽流。从陈文宽的角度看，好像中航的整个机队已经被消灭光了，而他的工作也刚刚被炸没了。他必须考虑妻子和母亲，从床上跳起来，穿好衣服，然后趁着物价上涨之前开车去市场买米、鱼肉和其他用品。市场商贩还不知道陈文宽刚才亲眼看见的情景——战争已经来到了香港。

邦德催促司机开着汽车横过香港岛的山梁，下降到维多利亚镇[15]，就像个被大兵追杀的走私犯，几分钟就跑了6英里。大街小巷都异样地冷冷清清。一个空袭督导员用旗子指示邦德停下来，并命令他离开大路，邦德坚持要通过，他还没有来得及绕过第一个督导员，就不得不第二次重复这个过程，然后是第三个。邦德气急败坏：日本人几乎肯定要把他的中航飞机炸光，如果他们还没有这样做的话，那他简直是在和这些自命不凡的殖民地空袭督导员白白浪费时间。

到了香港中心地带，邦德在格洛斯特酒店（Gloucester Hotel）门前刹住车，中航在此处的户外步行街的拐角处有个办公室。[16]进入办公楼，邦德慢跑经过呈现在全球的《飞剪号航线》大型壁画，连蹦带跳地上了楼，冲进他在夹层的办公室。还没等门关上，他就一手抄起电话话筒，但无法接通机场，最后他“砰”地把话筒扔进电话机座，然后短跑400码下坡去到天星码头，却发现它停止了运营。渴望与家人团聚的愤怒的人们拥挤在被隔绝的入口外。邦德朝着一位在人群中等待的穿制服的警官走过去。“我的职责也是在九龙那边”，那个警官解释道，“但规定空袭中禁止船只通行。”[17]

“但你是个警长！用你的权威弄条汽艇把我们送过去。”隔着港口，邦德可以看见浓烟从启德机场升起。

警长重申，空袭警报解除前什么都不许动。

“但一场战争正在进行！而且你我都应该在九龙那边抵抗。”

“对不起，先生，但我做不到。这是违反规定的。我可能会被降级。”

“那听起来像个好主意”，邦德厉声道。

没有警察的准许，尽管邦德摇晃着满手的港币，都不能说服任何小汽艇摆渡他过去。

他发现了1名加拿大军官和3名士兵，推测他们属于保卫醉酒湾防线的部队之一。3支步枪加军官的手枪，再加邦德手中的一大沓现金，最后说服了一条摇橹舢板的船主把他们摆渡过去。途中没有看到日本的飞机，但邦德的眼睛无法从启德上空的烟柱上移开。

九龙一侧的码头挤满了急于要过香港岛的中国平民。人们需要食物、水和现金以度过危机，而他们一生的积蓄在岛上，殖民地的大多数银行分布在那里。英国警方禁止九龙的中国居民跨越海港，人群一片哗然。邦德叫了一辆出租车，开了一段短距离到达半岛酒店。在大厅里，一名员工报告消息：无人受伤，中航的3架“康道尔”和2架“DC-2”，以及欧亚航空的3架“容克”被摧毁。令人惊讶的是，机库内的飞机没有遭到轰炸，“DC-3”型 41号、“DC-3”型46号和“DC-2”型31号逃过一劫，此外，麦克唐纳在缅甸掌控着“DC-3”型47号。4架飞机，其中3架是“DC-3”，邦德仍然有一家航空公司。上午9：35，邦德用无线电命令麦克唐纳飞往重庆，等待事态发展，并在入夜后从那里继续飞往香港。[18]

当陈文宽从市场回到家时，接到公司机航组的一个电话。

“准备今晚离开。”[19]

“但飞机都烧了。我们怎么出去？”

“机库未被击中。3架“DC-3”中的2架在机库里；麦克唐纳在缅甸还有一架。31号飞机是好的，你今晚就飞它，让你的妻子做好准备。我们离开。”

在机场，邦德发现夏普、齐格蒙特·索丁斯基、吴士和其他5名飞行员，以及一帮机械师和机场民工疯狂地用拖拉机将幸存的运输机从机库拖到机场护栏框内的泥土路上，每架相距约300码。凄厉的空袭警报响了，每个人都四散跑开。这样的疏散方式不好：日本肯定要打这些飞机。飞鹅山（Kowloon Peak）在机场铁丝网围栏外的道路以外，山脚下是由中国农民种植的菜地，由于紧邻外形陡峭的悬崖，菜地给人以最好的伪装并且从地形上难以扫射的印象，但中间隔着围栏、田埂和一条水沟需要跨越，而村民们对于放置这些笨重的大家伙在他们的农作物上没有丝毫热情。过了15分钟，空袭没有兑现，他们回去工作，索丁斯基给一个机械师一把断线钳，并告诉他剪断围栏的两个地方。邦德找到莫斯先生希望获得许可，可以预见的是，莫斯拒绝让中航破坏王室财产，但为时已晚——索丁斯基已经搭上拖拉机从围栏切割断面把围栏撕开了。

在路的远端，索丁斯基用拖拉机把一段田埂推进排水沟。机场民工用手工工具把路铺平，索丁斯基用拖拉机一架接一架地牵引了3架幸存的运输机通过围栏间隙，横穿马路，并通过他在分散的菜地上匆匆搭起来的桥。在农民火气冲天地威胁要烧毁飞机的同时，民工在机翼和机身上泼洒泥浆，再在飞机上撒满稻秆。夏普和索丁斯基说服莫斯部署了武装警卫，见生米已煮成熟饭，大多数村民决定在别处待一天。一旦宝贵的飞机被伪装好和布置了警卫，除了希望，没有别的维护它们的事情要做，于是他们等待天黑。

机库内，维修和库房员工对疏散人员和备件进行优先级排序：无线电和通信设备、仪器及备胎、发动机、副翼、方向舵、工具和其余所有

的。在香港很少有人可以比中航的业务人员对中国更有价值。中航的航空技术专家经过多年的训练，换一位飞机机械师比换一位中国将军还难，前者肯定比后者少得多，而对他们的服务的需求则多得多。

早在一年多以前，邦德、黄宝贤、索丁斯基、夏普就曾一起粗拟了疏散计划，但它是建立在这样的预测前提下的：能够使用承载货运的康道尔飞机运送零件、设备、工具到南雄，而使用“DC-2”和“DC-3”客机疏散公司员工及其家庭和中外要员到重庆。日本的炸弹炸毁了原计划的可行性。邦德、夏普和索丁斯基只得根据剩余的资源做到最好。

报务员递给邦德一份来自孔祥熙的信息，请他保证他的家人安全疏散。孔夫人宋蔼龄和他们的2个女儿目前在香港，还有宋蔼龄的妹妹、孙中山先生的遗孀宋庆龄。邦德确认救援宋家人是他的首要任务。大量来自中国、英国和美国当局的类似信息接踵而至，都是具体指示邦德该做什么和何时做什么。他整理排序了好几遍，似乎一个比一个更加空泛无意义。他把它们撕得粉碎，把碎片扔进废纸篓。

他调查了机库的情况。夏普和索丁斯基似乎已在着手疏散准备工作。在索丁斯基看来好像完全混乱，太多的人堆在一起无所事事。索丁斯基把夏普拖到他的办公室。“把你那些该死的飞行员弄走，没什么要他们做的，他们只会碍手碍脚。”[20]

夏普召唤飞行人员——主驾驶、副驾驶和随机报务员，安排飞行任务和描述疏散程序。“员工及其家属今晚飞走，每人10公斤行李，回家安排好。[21]天黑之前到达这里，带上你的孩子、妻子或女朋友。我们可能会把他们放在同一航班，所以让我们期望他们和睦相处。”他的话赢得了一些笑声，他可能不是在开玩笑。“大部分员工要带着备件和工具去南雄。每架“DC”飞机将先飞南雄2个来回，第3个航班直飞重庆。明天晚上我们会在入夜后回到这里，飞南雄1个来回，然后返回重庆。我们将持续这样做，像往常一样只在晚上进出香港，直到日本人开始向

启德机场扔炸弹。有问题吗？”

大家提了若干问题，然后，除吴士和哈尔·斯威特因要负责关键飞行任务和处理维修工作文件而留下来外，其他飞行员全部离开分头准备。索丁斯基指点机械师到菜地里修理“DC-3”型41号飞机的一号发动机，即左边的发动机，里面的主轴承坏了。当日本空袭时，机械师已在准备更换发动机。对于那个星期一来说，更换整个发动机的工作量太大，但索丁斯基认为他的人可以应急拼凑以临时使用。他还命令其他机械师尝试将唯一幸存的康道尔修好达到飞行条件，该康道尔本已由财政部给了欧亚航空，但没有投入使用，现在是在香港的唯一一架货舱门大到足以让中航的2个备用“DC-3”发动机进入的飞机。[22]

邦德看着他的人操作，心中涌出阵阵自豪。自日本突然袭击以来只过了几个小时，中航就已经迅速开始行动，每个人都有一份工作，而且干得很漂亮。邦德放手让夏普和索丁斯基处理细节，他需要见孔夫人，她在位于香港岛的格洛斯特酒店有个套房，就在那天清晨邦德赶去的中航办公室的楼上。似乎没有任何日本飞机在空中，一个机械师同意用泛美航空保存着的为水上飞机服务的汽艇渡邦德过港口，但离岸几百码远汽艇的水泵就发生了故障，大约下午1：30，他们又回到启德。邦德刚上岸，防空警报就哀号了起来。

外国飞行员和地勤人员都钻进飞行员的汽车绝尘而去；邦德将中国员工塞进公司卡车，打发他们离开机场；他指示2名不适合钻进排水涵洞的中国机械师躲在机场围栏外边。他待在机库，游荡到一条小沟旁边，以防机库真的被击中。机场经理莫斯开着车经过。“跳进来，邦迪！我已经用沙袋把办公室加固了，我们会没事的，除非日本人有一枚炸弹正好穿过屋顶。”[23]

莫斯在警卫室坚持办公，警卫室两侧由印度士兵分别架起2挺重机枪，2个英国人长官挎着来复枪，几名机场工作人员挤在室内。飞机发

动机可怕的声音在新界上空松散的云层间若隐若现，宣示了新一轮攻击。这一次，毫无疑问是日本人。从这个殖民地周围的排炮射出防空火力，不须费力就能识别。日本轰炸机用了20分钟集中打击九龙和港口的目标，然后突然转向启德机场。邦德手指交叉祈求日本人看不见他的飞机，如果运输机存活到天黑，他就可以开始打这场战争。印度机枪手通过弹药带快速发射——嗒嗒……嗒嗒……嗒嗒嗒——当飞机在头顶轰鸣时，邦德听到炸弹警告声。“找掩护！”

日本炸弹落下，印度炮兵继续开火，警卫室内每个人都趴在地板上。最近的炸弹击中了机场边缘外300码远，大多数落在围墙外，离伪装的飞机远得很。这些轰炸机在飞鹅山附近消失，但没有解除警报。最终，下午2：30，在启德机场已经发生了明显情况的6个多小时以后，香港殖民地总督杨慕琦爵士（Sir Mark Young）在电台上出现，向公众宣布，大英帝国和日本帝国处于交战状态。

下午2：50，另一支日本轰炸机编队攻击了机场，飞行高度低到可使用轻机枪。8枚巨大的炸弹在机库爆炸，过后不久解除警报就响了。邦德和莫斯检查损失，在机场上炸开的炸弹弹片证明没有什么影响，但机库顶被炸穿了，日光从弹孔中照射进来，嵌着锯齿状弹壳的地板上布满了厚厚的黄色粉尘。在一片混乱中，一只被重创的副翼悬挂在欧亚航空唯一幸存的三发动机“容克”飞机的机身上。日本投弹手对准机库中央投下了一枚重100公斤的哑弹，它先撞向“容克”的副翼，1毫秒之后砸到混凝土地板上。

邦德和莫斯无法抗拒在炸弹碎片之中四处瞎翻的冲动。邦德本应懂的。黄色粉尘是苦味酸，一种用于日本炸药的化合物，它玷污了他的鞋子和衣服，并在他的手上诱发了类似毒藤皮炎的皮疹。更糟的是，他吸入了一些苦味酸粉尘，引发了痛苦的持续性咳嗽。

傍晚时分，邦德战胜了益加严重的混乱去到天星码头，打算再次尝

试横渡往香港岛见宋蔼龄，由于没有警方新增要求的横渡特许证明，他在逐渐伸长的影子中回到机场。

比利·麦克唐纳机长报告他正驾驶着“DC-3”型47号离开重庆。下午5：40太阳消失了，随着黑暗降临，邦德的心情开始变好，中航熬过了白天。[24]索丁斯基将3架道格拉斯拖回到机库前，停在飞机残骸中，于是工作人员赶紧装货。晚7时，46号首先离开机场，驾驶它的是来自俄亥俄州哥伦布市的弗兰克·希格斯（Frank Higgs），[25]46号带着备件、公司员工和家属前往南雄。索丁斯基检查了机械师对“DC-3”型41号左发动机主轴承所做的工作，并判断装配得很好，足以起飞。索丁斯基向夏普说明情况。他很清楚，41号的左发动机只能坚持起飞，但不能做更多，在巡航高度将不得不关闭它，从那以后，这就是一架单发动机飞机。两人都理解其中风险，如果索丁斯基被证明判断错误，起飞一旦断电会造成坠落。他们叫来了曾经飞过“DC-2 1/2”的哈尔·斯威特。

斯威特听明白了解释。“准备好，我来飞。”[26]

夏普问斯威特他可以操控多大负载。

“满负荷。”

索丁斯基对发动机的最后调整造成短暂的延迟，斯威特比希格斯晚15分钟起飞，平安无事。在空中，他关闭了一号发动机，任其螺旋桨随风转动，巡航前往南雄。机上有54名乘客，是正常数量的2.5倍。

无线电故障进一步延误了“DC-2”，专家担心带灯罩的照明灯下面的问题。中航人员和其家属手中抓着小袋子，占满了每一个座位并蜷缩在过道上。年轻的孩子们坐在父母的大腿上；婴儿靠在母亲的肩膀上。备件、工具和其他航空仪表填满了每个角落。陈文宽挤过人群进入驾驶舱，坐在飞行员的座位上，嘉士拉（Pop Kessler）挤进来坐在他的旁

边。没有一样东西被正式称重，陈文宽也不知道他的飞机上到底载重多少，但他的直觉告诉他飞机能飞，那就足够了。晚上7：45，他起飞了。

75分钟后，邦德终于接通了孔夫人的电话，整个下午，他一直试图找到她。他告诉她已经收到她丈夫的信息，而他有4架飞机在运行，他想让她和她的家庭尽快撤离。

宋蔼龄不同意，觉得太危险。“日本人只不过是自取灭亡”，她告诉他。“总督说他可以坚守九龙1个月。美国舰队3个星期内可以来到，战争就结束了。”[27]

邦德持怀疑态度，认为她过于精明以至于成了这样一只鸵鸟，但审慎地没把怀疑说出来。在任何情况下，当晚让她去机场是太晚了。邦德建议她等待并观察事态的发展，如果一切顺利的话，她也许会考虑明晚离开。然后，邦德开车到半岛酒店，在那里他试图说服中央银行的要员和其他高级官员，以及中美平准基金委员会（joint Chinese-American Currency Stabilization Board）的成员撤离。只有平准基金委员会的伊曼纽尔·福克斯（Emmanuel Fox）好像很欣赏邦德的紧迫感。像孔夫人一样，其他人都想再等等。

弗兰克·希格斯驾驶着46号从南雄归来，触发了又一轮空袭警报，直到他打开机舱灯被识别出来。着陆后，希格斯从南雄传话回来：哈尔·斯威特安全着陆了。但正如所担心的，烧了左主轴承，41号被卡住了，需要一个新的发动机。当陈文宽和嘉士拉驾驶着“DC-2”进场时，假警报再次响起。

虽然还有其他飞行员可以飞，但陈文宽比起任何其他的“DC-2”飞行员，不管白种人或其他人种，多了许多“不同类型时间”，而且在中国是多了一个数量级，没有什么能把他从31号飞机的左边[28]座椅上撬开。

其中也涉及面子问题，当下的紧急情况给了他另一次露脸的机会，自1933年冬以来，他一直试图提供稳定的服务——这说明他和任何其他白人飞行员一样能干。

美孚石油公司员工在第一次假警报时就已开着他们的燃料卡车逃离。幸运的是，中航已经紧急储备了许多装满高辛烷值燃油的5加仑储油罐。索丁斯基、地勤人员和滞留的“飞剪”号机组人员提罐给飞机加油，直到他们感觉手臂都要脱落了，飞机才开始做第二次南雄飞行。

凌晨1点左右，比利·麦克唐纳驾驶着最后一架“DC-3”飞进来，又触发了另一次空袭警报。考虑到装货、卸货等物流时间和加油时间，剩余的夜晚时间不足够麦克唐纳往南雄飞一个来回。他转而载客货飞重庆。

局面是动态的，任何事都可能发生。邦德考虑到吴士特别“抗冲击”，希望吴士在重庆管理进场交通和处理突发事件，便下令吴士与麦克唐纳一道飞往重庆。[29]

中美平准基金委员会的福克斯先生及8名工作人员、中央银行的陈光甫与贝祖贻、[30]一位中国将军和其他几个人来到现场要求撤离。中航急忙把他们送上麦克唐纳和吴士的“DC-3”，并最大限度地使用剩余载重量装载公司人员及家属。许多更为重要的官员没有出现，可能已经撤离。大多数的备件和工具通过目测就上机了，但吴士坚持对个人行李称重以确保没有超过10公斤。由于每架飞机的负载已经达到负荷能力的绝对边缘，几公斤未计算的负载就可能意味着成功起飞和没顶之灾的差异。吴士的未婚妻梅姬在旅客名单上，从技术上讲，梅姬不是公司家属，但邦德特许吴士带她走。

梅姬穿着黑色长裤套装，戴着她最喜欢的珍珠项链。吴士提起她的手提箱放到磅秤上，手提箱慢慢地向下坐，仅仅超了一个小分数。“求求你，休”，梅姬悄悄地央求。里边每件东西都是必不可少或寓有情感

的。

“对不起，梅姬”，吴士喃喃道。“10公斤。”[31]

梅姬的眼光闪烁着。多几克无疑不会有什么差别吧？

“梅姬，我很抱歉”，吴士轻轻地说，“我无能为力”。

她从磅秤上一手抢过手提箱，拽出一件美丽的晚礼服，并举着端详。这是吴士最喜欢的。她把它往油腻腻的水泥地上一扔，重新拉上行李箱并登机，再没说半句话。

深夜2点，吴士和麦克唐纳起飞离开。希格斯和陈文宽分别驾驶着他们的道格拉斯从南雄再次返回，给飞机装载客货后急飞重庆。陈文宽带上了妻子，他的母亲已经选择留下照看她在九龙的公寓。3架飞机的设计载客量均为21人，但都分别搭载了多达60人离开。邦德开着吴士的水星轿车前往半岛酒店，一瘸一拐地走进房间。他的一条腿颤动着，他还以为是抽筋，也想不起来是什么原因造成的。凌晨5：30，他和衣倒在床上，顾不上那条疼痛的腿，干咳和痰咳把他折腾了一个多小时，最后才放松下来昏昏欲睡。6：45，防空警报响了。邦德待在床上。半岛酒店的四层似乎和九龙其他任何地方一样安全，再说他太想睡觉了。15分钟后，解除警报声大作，又过了15分钟，警报声又响了。但没有用了。邦德下楼用完早餐后，走到警察局领了个跨港许可证，当他到达天星码头的时候警报仍然在响，但渡轮只要不会吸引敌机轰炸香港岛海滨的防御工事，已被允许在空袭警报时摆渡了。除了远处的炸弹爆炸声外，香港岛好像比九龙更安全，香港中环的状况与平日相差不远，邦德不感到意外。

宋蔼龄在格洛斯特酒店她的套房接待邦德。他告诉她昨晚的飞行进展顺利，并催促她快点走。她说，如果她走，一共会有15人一起，并要

求提供私人包机。

邦德没有争辩。他太累了，争也没用。他所关心的是把她弄去机场。

邓勉仁在广东银行的办公室也在同一个街区。[32]邦德试图找到这位老朋友，但银行大门紧闭，而邓的办公室或家里的电话均无法接通。考虑到邓和宋子文的关系如此密切，邦德确定宋会希望唐及其家属撤退。

邦德前往跑马地（Happy Valley Racecourse）附近的一家医院，总经理黄宝贤正在此住院治疗。护士带他去见这位合作伙伴，并叮嘱要安静。在他们共同经历过这么多之后，邦德不情愿把黄留在身后。他已经策划好了方案，包括一系列的安排：和黄的妻女一道，用救护车和担架接力，把黄送到天星码头，再进半岛酒店，邦德会把自己的房间让给他们，然后上机场；在重庆，吴士会准备担架等待飞机到来，黄可以在战时首都疗养。但黄和他的太太都觉得他的病太重，不适合旅行。黄将留下来，希望有运气避过占领，并承诺尽他所能保护公司留下的资产。

下午将尽时，沮丧的邦德回到九龙。在半岛酒店，大量的信息在等待着他，其中一份来自交通部副部长兼中航董事长彭学沛，彭命令邦德、夏普和索丁斯基“今晚必须离开，除非你有恰恰相反的重要理由”。[33][34]还有一份是宋蔼龄的一个女儿的电话留言，邦德立即回电。孔二小姐有礼貌地告知邦德，她母亲当晚会飞。邦德要求他们在半夜2点前到达机场。

邦德房间的电话铃响个不停，人们一个接一个地寻求建议。在间歇时间里，邦德一次又一次地尝试接通邓勉仁，黄宝贤和邓勉仁是他的两位最亲密的中国朋友，一想到正处在失去他们的边缘，邦德就感到恐惧。他开着吴士的水星轿车前往机场，下弦月被云层遮住了，全面停电

的九龙“黑暗得如同在鲸鱼腹中”。[35][36]邦德已经超过40个小时没有睡觉，结果2次严重迷路。到了机场，莫斯先生告诉他，香港当局因为害怕遭遇克里特岛式的空降登陆，打算第二天炸毁机场。邦德目瞪口呆，恳求莫斯留出一条300英尺宽的跑道，这样中航就可以运营。远处大炮断断续续的爆炸打断了他们的谈话。是不是轰炸越来越靠近了？邦德苦苦请求，莫斯虽然极不情愿，最终还是同意留下一条跑道。邦德看莫斯这个样子，担心他可能食言。这意味着中航不得不当晚立即离开香港，他和夏普选择了留在香港的基干人员，其他所有的人不得不前往南雄和重庆。

直到晚上10点，3架飞机才从重庆回到香港。幸运的是，尽管没有中国员工，美孚石油公司恢复运作，其3位西方人顶级高管亲自驾驶油车。

宋蔼龄一行于晚上10：30到达，比预定时间早了三个半小时，带了堆积如山的行李和1200磅她认为对中央政府的生存至为重要的文件。她坚持要登上第一架可用的飞机马上离开，她的飞扬跋扈点燃了机航组主任夏普的得克萨斯人的火爆脾气，他安排自己当晚和宋一行一起飞。就在要爆发前的一刻，索丁斯基把他拖到一边，邦德介入否定了夏普的违规。他向宋解释说，疏散要按部就班进行，在飞机穿梭南雄之后，她大约于凌晨3点前往重庆。

“我想现在就走，就那架飞机”，她说，指着最近的那架“DC-3”。[37]

“对不起，夫人。你是坐那架飞机，但是是3点的航班。它必须先去南雄。”

“让它先去重庆，现在就走，带上我的人。”

“我们不能这样做，夫人。我很抱歉，但如果它去了重庆，它就不能在天亮之前回到这里，那我们就失去了南雄航班。”

“那就让它留在重庆，明天天黑了再回来。”

宋蔼龄的十几岁的女儿挽住她母亲的手臂。“呃，妈咪，让邦德先生处理吧，他们知道他们在做什么。”

邦德告退，忙别的去了。3架飞机前往南雄，麦克唐纳的“DC-3”第一个返回，中航把孔家的行李装载到麦克唐纳的“DC-3”上。地勤人员帮他们绑好安全带，并捆好最重要的手提行李，然后4名驾驶飞机前往重庆的机长分头登机。在他们之后，机械师又装载了一箱又一箱油腻腻的备件和沉甸甸的工具，直到飞机远远超出“最大”负荷。夏普压制着他的愤怒，带着手提行李和2条达克斯宠物犬登机。

“我的文件呢？”孔夫人问。它们仿佛接近被遗忘。

夏普向她保证他会照看它们的，并把他的狗在飞机上松开。

论资排辈，夏普用肘轻推比尔·麦克唐纳坐到副驾驶座位上。

麦克唐纳瞄了一下后面的负载：“这狗娘养的肯定飞不起来。”[38]

夏普闪过调皮捣蛋的笑容：“你说得对，它好像不行。但它确实能飞。”

他们重新启动发动机，校验控制键并检查仪器。夏普放开刹车，前推油门杆，并操纵飞机沿跑道滑行。道格拉斯飞机的探照灯怒目圆睁地照射着整片还留有茬子的草地，发动机哀号着慢腾腾地达到飞行速度。夏普抬高尾翼，但是机身压在前轮上如铅一般沉重，以每小时90英里的速度向草地边上的海堤猛冲。

麦克唐纳在座位上挺起来叫道："查克？这架飞机飞不起来！"

机场尽头的岩石海堤与堤前的泥土护坡形成坡度，47号沿着土坡猛冲，冲过海堤，跃入黑暗的夜空。螺旋桨吃力地运转，道格拉斯在其跃起的最高点向下掉，夏普竭尽全力让机头保持水平，麦克唐纳收起起落架，飞机下降，直到接触到了被困在水面和机翼底面之间的高压气垫。螺旋桨叶片差点划到水面，但地面效应提供了额外的一点上升力并保住了飞机。夏普升到了最高功率，爬升进入大陆和香港岛西部边缘之间的"夹缝"。

威廉·麦克唐纳（William McDonald）顽强、暴躁，是经验丰富的特技飞行员，其1930年代早期和中期的特技飞行表演中有一部分是用绳子将他的飞机与2架僚机绑在一起表演过很多个小时的"三人空中秋千"，2架僚机的驾驶员是约翰·"卢克"·威廉森（John "Luke" Williamson）和陈纳德。[39]但此次从启德起飞的情形是前所未有的。毫无疑问，夏普是个鲁莽的人。但自那次起飞以后，每当有人在麦克唐纳面前议论夏普浮躁时，他会说："是的，也许，但在驾驶舱里的那家伙冷若冰霜。"[40]

在启德机场的最后一架飞机是陈文宽的"DC-2"型31号（"中山"号）。[41]邦德的跛腿已经恶化，他一瘸一拐地忍受着巨大的痛苦在机库巡视，但他依然没有花心思脱下裤子检查一下。这好像没有意义：他不能向伤痛屈服。他被苦味酸灼伤引起的咳嗽也在恶化。他已经连续2个晚上没睡觉，第2个夜晚行将结束，他发现自己思路越来越不清晰。除非他能得到一些休息，否则对中航没用处。只要在香港，他就得不到任何休息，只好听天由命。此外，彭学沛的指示有道理，他在重庆可以做得更多。陈文宽在紧急关头很冷静，邦德决定随他的飞机撤离。一位叫查尔斯·谢弗（Charles Schafer）的泛美航空员工自愿留在香港协调离境交通。[42]

陈文宽和蒋有芬于1937年在上海失去全部家当，他们在香港本已重

新置办了家产，但濒临再次失去一切。就挽救私人物品来说，他们比大多数人做得好——每人带一袋去重庆，陈文宽在飞南雄其他航班时每次带一袋。然而，陈文宽还想抢救最后一件东西。在飞机装货的当口，陈文宽开车回了趟家，然后赶回机场，抛弃了汽车，摇摇晃晃地拖着一只有手提箱大小的德律风根短波娱乐收音机朝等待中的飞机走去。

大部分的业务人员已经撤离，留守人员的大多数都被推上31号，最后上机的机械师紧抓住行李坐在沉重的工具箱上。飞机已经准备好了，但陈文宽在哪？邦德站在机舱乘客门口舷梯顶上等待他的机长，陈文宽在黑暗中拖着德律风根步履蹒跚地出现了。邦德一瘸一拐地走下扶梯，咳了一声，勉强挤出一笑，摇了摇头。“那太多了”，他说，“不可以带。”

陈文宽不能与邦德顶撞，他已经偷偷地把继女放在飞机的无线电室。邦德可能知道，也可能不知道，但没有正式许可，陈文宽不能冒改变她的命运的危险来激怒邦德，于是他放下德律风根收音机，爬上舷梯，并挤进驾驶舱。他和副驾驶很快启动了发动机，飞机全油门地从启德机场地面跃起，加速到巡航速度。陈文宽抬起机尾，但就像夏普一样，他无法与地面脱离接触。地面人员错误地加满了31号的客舱油箱，该意外负担和机械师的沉重的工具箱使飞机远远超过起飞限定重量。陈文宽的道格拉斯沿堆积在机场边缘的海堤上的泥土护堤斜坡升向空中，遇到的情况与夏普遇到的类似，而陈文宽像夏普一样地镇定自若，当飞机跃起后向下落时让机头保持水平。在贴近海面时，地面效应支撑住了飞机，不过陈文宽的飞机实在是超重太多，硬是爬升不起来。陈文宽沿着鲤鱼门和蓝塘海峡（Tathong Channel）穿过在香港岛和中国大陆之间的“夹缝”在距离水面几英尺的高度飞行。发动机燃烧了一部分燃料后，飞机减掉部分重量。陈文宽在南中国海上空升到巡航高度，掉头向遥远的重庆飞去。

星期三天亮后的一两个小时，夏普驾驶着载有孔夫人和孙夫人的飞机在重庆市区下方的鹅卵石跑道上缓缓滑行。官员们和机敏地意识到孔夫人和孙夫人可能在疏散者中的记者们聚集在飞机周围，拥在一起以抵御12月的寒冷，因为宋家的事总是好的新闻题材。该飞机旋转着的汉密尔顿标准螺旋桨在简陋的候机室前猛地停下，一名地勤人员将舷梯对准飞机。客舱门突然打开，两只吓坏了的达克斯犬冲出来撒腿跳下梯阶，在马蹄形的围观人群中扬起一圈圈的尘埃。[43]两位贵夫人在舱门出现了，被他们的随从引领着离开，没有发表公众评论。

记者挖苦宋蔼龄在许多要人被困香港的情况下竟然带狗撤退，掀起了小型的新闻风暴，而那些狗其实属于来自得克萨斯州沃斯堡的中航机航组主任查尔斯·拉玛尔·夏普，但这一事实从未赶得上谣言的传播速度。夏普也没有向宋蔼龄撒谎，他已经安排好照顾她的文件，留在香港的工作人员向文件浇满航油，付之一炬。

弗兰克·希格斯驾驶着第2架“DC-3”飞进重庆，陈文宽的“DC-2”载着邦德和其他许多人最后到达。陈文宽期待在即将到来的夜晚再次飞行，等乘客离机后就在客舱内打个盹。邦德、吴士和夏普聚在一起安排运营细节，夏普计划作为乘客回去并将驾驶载有两个备用“DC-3”发动机的幸存的康道尔离开，它们因太大而无法通过道格拉斯客舱门——几个机械师仍在香港试图让康道尔适航。当方案具体化好了的时候，他们收到莫斯先生命令他们不要返回的信息。莫斯没给任何解释，但措辞清晰。中航的飞机撤场。

拉普的基督新教大院的每个房间都至少有3个人。邦德过到南岸，在此，美国海军武官詹姆斯·麦克修借给他一张床。邦德的左脚阵阵抽痛，他坐在床边，自星期一上午以来第一次松下裤子。他的腿难看得一塌糊涂，大腿以下肿胀、带着令人作呕的淡灰黄色，并向脚和踝关节方向加深，两者都像“黑色的圆顶硬礼帽”。[44]肯定是12月8日那天他撞伤

了一片血管而不自知。邦德已经53个小时没睡觉了，他把受伤的腿搬到床上，倒头躺下，理顺咳嗽，昏天黑地地睡去，从星期三下午1：30一觉睡到星期四早上8点。

中国政府敦促中航恢复疏散飞行，邦德拜会了英国驻华大使阿基鲍尔德·克拉克-科尔爵士（Sir Archibald Clark-Kerr），看看他能怎么安排。克拉克-克尔急忙向香港指挥部发送消息并得到晚上9点到午夜之间飞两个航班的许可。邦德想飞更多，但没有收到任何回应。下午4点，弗兰克·希格斯、比尔·麦克唐纳和陈文宽驾驶着3架可以操作的道格拉斯离开重庆，起飞后一小时，莫斯命令他们停止，再次没有任何理由。机长们改驶南雄，从容地开始了把那些已经撤离到南雄的公司员工送上前往重庆的剩余路程。

黎明时分，5架日本驱逐机攻击南雄机场。它们来晚了，没有逮住疏散航班，但掠夺者捕捉到了由于发动机不能用而停留在地面上的“DC-3”型41号。日本人对它扫射了数十轮，因汽油和燃油已经排空，飞机幸未焚毁，但到日机消耗了弹药飞走时，41号已经千疮百孔，子弹毁坏了发动机、螺旋桨和起落架，打破了轮胎，粉碎了仪器，炸断了控制电缆，射穿了机上的液压管路和油箱。机械师把严重受损的飞机大卸八块，费力地把部件搬运到离机场几英里的稻田中布置了伪装的位置。通过对损伤的初步总结，大约需要五六个月该飞机才能重新投入服务。

就在那个时候，暴徒洗劫了九龙城区，一片混乱。[45]英军指挥部发布命令放弃九龙半岛，旁遮普联队最后的后卫部队于星期五凌晨渡往香港岛。除了中国暴徒泄愤劫掠城市外，英国人没有任何压力。星期五稍晚的时候，日军没有受到任何抵抗长驱直入九龙。陈文宽只是在回顾中才意识到，香港是他执飞最后疏散航班的第2个中国城市。

美国政府在加利福尼亚州文图拉县（Ventura）的监听站于1941年12月13日星期六收到了一份给姬兹的电报，这是她自珍珠港事件后第一

次听到丈夫的消息。“我在重庆，很安全，感觉良好”，它写道。“我们所有的美国人都在这里，我需要过问大量事情，直到我们赢得这场战争，不会太久的。一切均好，天鹅翱翔。爱你的邦迪。”[46]

这个男人自身的感觉可不是那么快活。听从医生吩咐，他在床上度过了星期日。他的腿有了改善，但星期一他因老是到处走来走去而不得不回到诊所。夏普正在用飞机从南雄把疏散到那儿的工具、备件、人员和杂项设备等运过来重新安置。星期二，民工将邦德抬到办公室，他强迫自己支撑住，坐着给比克斯比写了一封有关疏散情况的详细的信，希望它将“在未来提供参考。”[47]由一位公司秘书打字，不空行地打了整整十页纸。比克斯比散发了这封信，传遍美国政府。[48]

总之，邦德的这封信的特点是自我批判。“这是个糟糕的表现”，他写道。“……中航严重受挫……（但）当天崩地裂的局面稍微消停后，我们尽最大努力收拾残局。……我们做得很好，直至香港政府阻止我们。……如果你认为这是一个糟糕的借口，我希望你知道我也这么认为。”邦德觉得他应该预见到它的到来。然而，他的人已经在如此令人羞辱的条件下表现得如此华丽。“每一个飞行员都想要飞每一个航班。”唯一能阻止资深飞行员之间的争夺的办法就是分配他们中的两个在每次飞行中一起飞。“夏普是一匹驾了辕的良马，稳如磐石。索丁斯基像往常一样，骑着马放牧着眼前的一切。……但是，很难挑选出特别突出的案例，每个人都做了本职工作。”这些话出自邦德，是很高的评价。确实，一个人做了本职工作，就是这么回事。损失了5架飞机和大量的储备和备件，实在咽不下这口气，更不用说黄宝贤和邓勉仁——他至今没有邓的半点消息——但在邦德看来，他们的现状比1937年上海失守和1938年汉口沦陷的情况要好。

中航的表现与邦德所想象的歉疚一点都不沾边。几周之后，邦德才了解了事件的全部情况，并领会到在过去的十天中困扰了在远东和太平

洋的盟军部队的多样性灾难。他们的陆军和海军遭遇的情况比中航糟糕得多：在珍珠港，8艘战列舰和另外11艘战舰被击沉或严重损坏；在地面，200架飞机被摧毁，另有100架受损；2400名美国人遇难；在菲律宾损失了100架飞机，大部分在地面上；然而美国军事指挥部早已在日本空袭前约10个小时，即当地时间凌晨2：30便收到了珍珠港袭击的通知，简直是荒诞不经的过失；英国皇家空军在马来亚地面被粉碎；12月10日，"威尔士亲王"号战列舰在1小时内被日本浅水鱼雷轰炸机击沉；日本军队从海上登陆马来半岛和菲律宾；关岛失守；上海国际公共租界被日军猛攻并进驻；威克岛被包围。大多数盟国的军事指挥部花了几周时间才达到峰值效率，而中国航空公司在攻击开始的11个小时内便以充分的生存能力进行运营，当时甚至只能等待黑暗来掩护其无武装的运营。邦德随着收集到有关日本袭击的各种细节越来越多而越来越生气。珍珠港遭受蹂躏比香港早许多个小时，美国政府是知道的，陆军和海军是知道的，泛美航空在檀香山的基地是知道的，英国殖民政府在当天凌晨也得到了消息，但他们都没有花心思去通知中航。如果有适当的通知，邦德和夏普就有可能挽救他们所有的飞机。这是苦涩的讽刺，但12月的袭击留下了2个平民实体作为在远东的盟军空中力量功能最全、最专业化的能力体现：陈纳德将军的美国志愿队和邦德的中国航空公司。两者都会在即将到来的战争行动中发挥巨大的作用。

《纽约时报》和《华盛顿邮报》于1941年12月15日发表了有关香港疏散的新闻，称其为"在商业航空历史上最最危险的工作"。[49]如同大多数飞行员一样，中航飞行员欣赏这样的描述，但他们并没有太深刻的印象，报道三言两语将疏散飞行描述为"无事故"。[50][51]虽然装载量更大、场面更混乱、日本人更逼近，而且启德机场已经遭受轰炸，但这些疏散航班与过去三年来他们在恶劣天气下夜晚进出香港的几百次飞行没有什么很大的区别。历史上没有任何其他的航空公司曾面临这样的困难，也不会再有。

---

[1] 用于形成香港撤离故事的最重要的来源是Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆），一封十页长、不空行的信，和笔者访谈陈文宽，2005.1.7和7.15、2006.9.19，以及访谈弗丽达·陈、T.T. 陈、陈齐发和黄宝贤的女儿Dolly Wong。笔者对本章中的所有细节于2006年9月19日在陈文宽家联合采访时与陈文宽、弗丽达·陈与T.T. 陈进行了再次复核。他们的故事和邦德于1941年12月17日写的报告之间存在少量差异；同样重要的是Charles L.Schafer，“Activities of District Sales Manager （Acting） Hong Kong，December 8th，1941-June 30th，1942，” PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 261，Folder 1，一个令人着迷的来源，描述了香港在受到攻击和被占领后头6个月期间的情况；William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.282-287，298，306；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.143；Zygmund Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” and Roger Reynolds，“The Evacuation of Hong Kong，” 均见*Wings over Asia*： *A Brief History of the China National Aviation Corporation*，Vol.2；Hugh Woods，“Pre-War Shanghai and Hong Kong，” *Wings over Asia*：*Memories of C.N.A.C.*，Vol.4；“哦，顺便说一下……”无法确认的手稿，但显然出自威廉·麦克唐纳，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 7；还采用了：“To Treasury，from Fox，” January 1，1942，*Morgenthau Diary*，Vol.1，pp.559-60；Chrystal Angle，*Reflections of Chrystal*，p.179；Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，p.160；“Loss & Recovery，” *New Horizons*，January 1942；“Hong Kong Drama，” *New Horizons*，February 1942；哈尔·斯威特，如罗伯特·内维尔听说，“呼啸的威利（Whistling Willie）”，*Douglas Airview*，April 1943；“C.N.A.C. Story，” 准备用于审查的手稿，*Southern Flight*，September 7，1943；题目为“女妖（Bansee）”的原稿文本，后来成为 “The Burma Banshee”，dated May 1943；均见PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 11；“Clipper Attacked by Swarm of Planes，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 10，1941；Emily Hahn，*China to Me*，pp.269，271，273；Alice Lan and Betty Hu，*We Flee from Hong Kong*，p.26；Phillip Snow，*The Fall of Hong Kong*，p.55；重要的访谈：邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；陈文宽口述历史，Louis A.Turpin航空博物馆。

[2] Http：//www.srrb.noaa.gov/highlights/sunrise/sunrise.html.

[3] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.282；“Hong Kong Drama，” *New Horizons*，February 1942；邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3。

[4] Angle，*Reflections of Chrystal*，p.181.我于2005年在香港公共图书馆缩微胶片上查阅了南华早报的旧刊，但其收藏中不包括1941年12月发表的部分。

[5] Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2.

[6] 确定1941年12月8日上午中航的3架“DC-3”飞机的精确位置有些困难。索丁斯基的记叙“中航在香港的最后几天”、吴士的“战前的上海和香港”和陈文宽在访谈中都非常明确地指出只有一架“DC-3”在机库，其他两架离开香港在航线上，而邦德的信，Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆），Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，p.160，and “Loss and Recovery，” *New Horizons*，January 1941，说有2架“DC-3”在启德机场。尽管持强烈保留意见——陈文宽的记忆已经在其他每个例子中被证明是精确的——我选择了采信邦德和杨的记叙。邦德在其信中非常具体地提到了头2架“DC-3”在星期一晚离开香港的时间（下午7：00和7：15），那样的话，天变黑后（日落在下午5：40）余下的时间不足以让第2架“DC-3”飞进香港，着陆，装载，加油，并在7：15起飞。（麦克唐纳执飞中航47号从缅甸经重庆飞来香港，直到午夜才着陆。星期二晚上，当全部飞机从重庆飞过来时，直至晚10点后才被判断为足够安全而允许它们飞抵启德机场）；“Hong Kong Drama，” *New Horizons*，February 1942，提到“5架飞机留在机场上”，支持了邦德的记叙——我设定它们为2架“DC-3”、1架“DC-2”、1架康道尔和1架伏尔提（Vultee）教练机；此外Harold Sweet and Robert Neville，“Whistling Willie，” *Douglas Airview*，April 1943，说“3架飞机，全是道格拉斯运输机，冲出那场大屠杀，从机场被移动冲过马路并伪装起来……”（不过，说句公道话，“呼啸的威利”充满了明显的胡言）；“C.N.A.C. Story，” 准备用于审查的手稿，*Southern Flight*，September 7，1943，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 11。

[7] 1936年来华任中国空军高级教官，1937年与陈纳德在日本神户侦察敌情，1940年入中航，任中航总飞行师至1947年。——译者注

[8] 邦德于12月5日写的2封信在这批邮袋中，它们在4年后被投递：详见邦德《为战火交困的中国飞行》一书的第306页。

[9] 音译，原文为T. T.Chen。——译者注

[10] 笔者访谈T.T. 陈，2006.9.19。

[11] “上午8点，在九架中岛Ki-27“内特”驱逐机护航下，来自第四十五战队的约12架“立川Ki-36”轰炸机，在高阿基拉（Akira Takatsuki）机长的带领下，空袭了启德机场：http：//surfcity.kund.dalnet.se/sino-japanese-1941.htm，accessed September 12，2006，由阿尔沃·维卡梅尔先生引领到该地点；启德机场受攻击时T.T.陈在现场，确认发起攻击的飞机属单发动机种类：笔者访谈T.T.陈，2005.10.5。

[12] 笔者访谈T.T. 陈，September 19，2006。

[13] 摧毁在地面上的飞机（2架中航“DC-3”和3架康道尔；2架欧亚航空的“容克Ju-52”）：“在1941年12月8日的空袭中，道格拉斯“DC-2”中航24号及26号和康道尔F2、F3及F5号，遭到敌机攻击并烧毁：“董事会在重庆的特别会议记录”，1942.1.23，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Loss & Recovery，” *New Horizons*，January 1942；“Hong Kong Drama，” *New Horizons*，February 1942。

[14] 笔者访谈陈文宽：2005.1.7和7.15，和访谈陈文宽、弗丽达·陈与T.T. 陈，2006.9.19。

[15] 指维多利亚港边的区域。——译者注

[16] 笔者访谈弗丽达·陈，2006.9.19。她自从丈夫陈元乐在1941年2月牺牲后，便一直担任黄宝贤的秘书。黄宝贤在楼梯顶层的三个办公室之一办公，紧邻邦德。

[17] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[18] Bond to McDonald，December 8，1941，9：35 a. m.，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[19] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7；2005.7.15；2006.9.19。

[20] Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2.

[21] Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2.

[22] 两个寇蒂斯-莱特R-1820 G103旋风1000马力发动机。

[23] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[24] Http：//www.srrb.noaa.gov/highlights/sunrise/sunrise.html，accessed September 14，2006.

[25] 弗兰克·希格斯是漫画家米尔顿·卡尼夫（Milton Caniff）的一个兄弟会成员，曾在卡尼夫的标志性漫画作品《特里和海盗》（*Terry and the Pirates*）中担任卡尼夫的角色赫里克伙计（Dude Hennick）的模特。

[26] Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2.

[27] Bond to Leslie，June 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学

图书馆），Box 20，Folder 2；Bond to Leslie，July 1，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23（莱斯利正在为泛美航空写公司历史）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.284。

[28] 主驾驶位。——译者注

[29] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.288.

[30] 著名建筑师贝聿铭的父亲。

[31] Woods，“Pre-War Shanghai and Hong Kong，” *Wings over Asia*，Vol.4，p.8.

[32] 邦德在*Wings*（p.285）和在Bond to Leslie，June 6，1975，描述了12月9日与邓勉仁的交谈，但在Bond to Bixby，December 17，1941，邦德写道：“我在香港较短的时间里，特别想找到邓勉仁，却没能做到。”

[33] 邦德在12月9日下午收到的3份电报保存了下来：Peng and Young to Bond and Sharp；Young to Bond；Peng and Young to Bond，Sharp，Liang，and Soldinski；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[34] Peng and Young to Bond，Sharp，Liang，and Soldinski，December 9，1941，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[35] Http：//imagiware.com/astro/moon.cgi.

[36] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[37] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.298；Reynolds，“The Evacuation of Hong Kong”；and Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2，pp.40，44-46.

[38] Soldinski，“The Last Days of C.N.A.C. in Hong Kong，1941，” *Wings over Asia*，Vol.2，p.42.

[39] Http：//www.cnac.org/williamson01.htm；http：//nationalaviation.blade6.donet.com/components/content_manager_v02/view_nahf/htdocs/menu_NodeID=-153532201&group_ID=1134656385&Parent_ID=-1；http：//www.historynet.com/magazines/aviation_history/3029241.html？featured=y&c=y；均accessed November 23，2006。

[40] William McDonald，“Farewell to Chuck Sharp，” *C.N.A.C. Cannonball*，March 15，1974.

[41] 根据邦德的信完全搞不清楚最后飞出香港的飞机的排序，虽然信中有提到邦德离开香港坐的是陈文宽驾驶的“DC-2”（邦德到后来失去了时间顺序的条理）；陈文宽说他驾驶的飞机是最后一架离开，而弗丽达·陈与T.T. 陈在许多访谈中同意他的说法。

[42] Charles Louis Schafer，“Biographical Data，” *C.N.A.C. Cannonball*，March 1，1981.

[43] Young，*Cycle of Cathay*，p.161；Reynolds，“The Evacuation of Hong Kong，” *Wings over Asia*，Vol.2，pp.44-47；所述故事的诽谤版本：Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.404-405；Hannah Pakula，*The Last Empress*：*Madame Chiang Kai-shek and the Birth of Modern China*，pp.368-370。

[44] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[45] 关于英国人放弃九龙的准确时间有些出入：Charles L.Schafer，“Activities of District Sales Manager （Acting）Hong Kong，December 8th，1941-June 30th，1942，” PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 261，Folder 1，说九龙在1941年12月12日星期五早上被日本军队完全占领；Snow，*The Fall of Hong Kong*，p.57，说直到星期五晚上日本人才进入九龙；Emily Hahn，*China to Me*，说九龙于星期三沦陷，但那肯定不是真的；also “Kowloon Seized，Japanese Report，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 13，1941，没有说明占领的时间。

[46] Bond to Kitsi，radiogram，December 13，1941，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[47] Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[48] 这封信（“邦德致比克斯比”，1941年12月17日，圣迭戈航空航天博物馆馆藏）以及作者对陈文宽、弗丽达·陈［Frieda （Chinn）Chen］和陈德灿（T. T.Chen）的访谈是本章内容的主要基础来源。摩根索日记（Morgenthau Diaries）第一卷第622～623页摘录了该信，明确说明该信曾被劳克林·柯里、国务院和国家财政部成员阅读过。弗丽达·陈是黄官悦的姐妹和1941年初空难死亡的飞行员陈元乐的妻子，之后，她担任了黄宝贤的秘书，然后是邦德的秘书。她于1943年嫁给陈德灿（音译。——译者注），并于1948年从中航辞职。

[49] “Rescues from Hong Kong：Mme Sun and 275 Others Are Taken Out by Plane，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 15，1941；还有，“Chinese Reported Nearing Hong Kong，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 15，1941。

[50] 《纽约时报》和《华盛顿邮报》列出了所有白人飞行员姓名及其家乡名称的名单。陈文宽没有被提及，尽管他是美国公民，来自巴尔的摩，已经与任何上了名单的飞行员飞得同样多，并且比他们中的大多数还要多。

[51] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7；2005.7.15；2006.9.19。

第四部分 驼峰

1941年12月17日至1949年12月31日

“中航始创了这个想法并开发了相应的服务领域。”

——威廉·兰霍恩·邦德，1944年4月19日

20 在战斗中

至1941年12月16日，夏普已经组织协调将先前从香港空运到南雄的公司库存和人员全数运到了重庆，只有被机枪打烂且被拆除的“DC-3”型41号的废机壳留在后面。[1]对于美国来说，战争已经开始了9天。而中航已被战火交困了四年半，其人员因流离失所、疲于奔命而折腾得精疲力竭。邦德给公司放了2天假，中航的员工没什么人做了多少事。邦德利用休息时间进行盘点。

终于，美国上场了，觉醒、激愤、团结，展示其世界上最强大的工业基础设施的肌肉，最后弯起臂膀要消灭法西斯。邦德很高兴他的同胞参加战斗——他已经在没有他们的参与下进行了那么久的战斗——但美国突然爆发的热情中的若干元素使这位瘦削的弗吉尼亚人感觉差劲，认为他的国家在12月袭击之前没能辨别——在东西两个半球——任何值得战斗的原则或愤怒，是永久的耻辱。[2]多年来，孰对孰错的赤裸裸的问题已经非常明显，联合起来的民主国家本可以在如此多的关键时刻预先阻挡侵略者并防止当前发生的灾难。相反，美国却胡乱弹拨着“中立”的玄妙，英国和法国则多年徘徊于绥靖政策，姑息养奸。于是，军国主义者羽翼渐丰，扩张到濒临控制两个大陆的边缘。

对于邦德，中航过去的十年是他奋斗不懈的十年，他被不断的挫折弄得身心交瘁。[3]航空是年轻人的行业；中航是年轻的公司。1940年11月，邦德过了48岁生日，36岁的哈尔·斯威特是公司第二年长的人。大多数员工年轻得多。姬兹、兰霍恩和六个月大的托马斯在地球的另一边的波托马克河边度过冬季。战争牺牲了他太多的与家人共享天伦的生活。他厌倦战争，已经厌倦了多年。

财务上，在战争的四年半中，中航被摧毁的资产价值将近1300万墨西哥鹰洋，这还一点都没有考虑失去的机会，即中航在一个假设没有被入侵的中国所能发展的业务。[4]12月8日的袭击减少了公司的4架飞机，现在只有3架能飞，而香港沦陷断绝了中航的燃料与零部件的稳定供应以及最赚钱的收入来源。新近扩大的战争肯定要整体重铸公司的责任，此事已经使中航有史以来最好的总经理黄宝贤呕心沥血。邦德担心，在重建公司的物流链和重构收入来源的同时会和一个新的总经理探讨其权限和责任范围。从一开始，不管是谁担任中航总经理一职，都会对中国最重要的中美合作关系产生巨大的影响，而空置该职肯定会引发一场官僚的钩心斗角。如果由一个不道德的角色掌控全局的话，会对同盟国的战争努力产生障碍和对中航已经赢得的忠诚的名声和可敬的服务带来不良影响。不幸的是，推动中国社会运转的错综复杂的联盟、人情、影响力、阴谋、恩赐、欢心等，都可以轻易地安插一个这样的人，而邦德可能会发现自己与新来的人产生意见分歧或者无视其经验不足的判断，这种情况对他们的长期关系可能是致命的。他请求交通部副部长兼董事长彭学沛推迟任命新人，直到他为中航打下新的基础。

彭先生郑重地说，寻找一个新的总经理可能需要长达90天。这是中国人所能够给予邦德在中央帝国建立的信任的非常措施，让一个外国人在这样一个关键时刻不受约束地操控中国的至关重要的战略资产之一。

除了中国航空公司，在亚洲大陆构成另一个具有战略重要性的平民航空实体是陈纳德的美国航空志愿队，美国航空志愿队拥有三个驱逐机中队，充满美国风味，绰号“飞虎队”，此次没有遭受日本突袭。[5]“飞虎队”是为了保障滇缅公路运输而创立的，但因大英帝国的遭袭而扩展了需要保护的范围。为此，陈纳德指派他的一个中队加强缅甸的防空。他想将其他两个中队搬到昆明。将他们的“P-40战斧”战斗机送到昆明不复杂；飞机本身和它们的飞行员可以飞，但是，没有机械员、军械修护员和其他技术人员，中队不能开展工作，而要将这些技术人员通过滇缅

公路送达昆明要两个星期的车程。除了一架破旧的双发动机“比奇18”型能够装载几个人和很轻的货物穿梭运输外，“飞虎队”没有自己专用的运输机。幸运的是，它享受了中航的服务。[6]

12月18日星期四，邦德和夏普安排人员回到工作岗位上支持“飞虎队”，夜幕刚刚降临，陈文宽就和其他两名飞行员驾驶着公司的3架早已起飞的道格拉斯运输机在缅甸的东吁（Toungoo）[7]着陆，并将陈纳德的地勤人员分遣队送往昆明。[8]连续的接力飞行运送了足以支持2周战斗的弹药、氧气瓶和杂项物资。

除了为“飞虎队”提供“特殊包机”外，邦德和夏普立即重新调整飞缅甸的运营安排，但下缅甸[9]极为脆弱，如果日本对缅甸的伊洛瓦底江三角洲的主要港口仰光采取任何封锁行动的话，开辟一条穿越缅北到印度的阿萨姆邦、并从那里沿乡村地区向南到达位于孟加拉湾顶端的加尔各答的航路，将是自由中国与外部世界连接的最佳交通线。中航1941年底对加尔各答的需要如同它1937年秋对香港的需要一样关键，但邦德仍然没有获得飞机进出加尔各答的许可，虽然他已经一直努力了好几个月了。[10]考虑到英国殖民政府错综复杂的体制的微妙之处，邦德判定先斩后奏更容易获得批准。他出售了从重庆到加尔各答首航航班的机票，并致电印度民航局局长在加尔各答的达姆达姆机场迎接他。局长会见了邦德，眼睛都不眨一下就准许了他的所有要求。虽然英国的官僚程序主义和自命不凡的社会风气严重激怒了在远东的美国人，英国人可不傻，任何帮助中国的事都可以拖日本威胁印度的后腿。

“飞虎队”的三个中队取得的胜利在昆明和仰光得到广泛宣传，这些是盟军在日期变更线以西地区最好的消息，而盟军在亚洲其他地区和太平洋地区的行动均遭重创，各方需要集中精力奋争，在这样的特殊时期，这些胜利消息大大提振了士气。[11]邦德回到重庆，在中航总部办公工作，过完了12月余下的短暂而黑暗的日子。1942年没有给盟军带来

喘息的机会，上海、香港和威克岛投降；在菲律宾，美国和菲律宾军队放弃了马尼拉并撤退到巴丹半岛（Bataan Peninsula）；敌人在马来亚稳步推进，威胁新加坡，并占领了婆罗洲（Borneo）和西里伯斯岛（Celebes）多处地点。1月20日，他们攻占了在新不列颠岛的拉包尔（Rabaul）良港；还发起了主要攻势，穿过泰国边境丛林覆盖的山脉横扫缅甸，该山脉曾被英军规划者认为对于现代化军队是不可逾越的。空中，日本空军与陈纳德“飞虎队”由平民驾驶的“P-40”战斗得难舍难分，而中航用在1942年的第一个月从香港保存下来的3架道格拉斯辛苦劳作。[12][13][14]这3架飞机不停地卖力，将公司分散各处的支撑架构运往加尔各答、经营进出中国的客运和邮运，并为陈纳德运送物资。中航和“飞虎队”是盟军空中力量在整个太平洋战争中最有效的交战力量。异常的努力、机械和气象上的好运气和敌人的疏忽大意，使中航在月底完成了重新定位。展望未来，其最大的问题是缺少飞机，但已经多年如此，它只得从国内服务中剥离出2架“DC-3”用于中航向中国空运物资，与11月的承诺相去甚远，但众所周知，全球环境发生了巨大的变化。短期内唯一就手的其他飞机是被日本机枪扫射得千疮百孔、在南雄农村奄奄一息的“DC-3”型41号。[15]总机械师齐格蒙特·索丁斯基带了一个团队去弄清是否可以通过现场修理把它拼凑得足够好以应付前往加尔各答的1500英里的飞行。他们在机翼、机身和机尾部的表面数出了近2000个孔。“它看起来像只面条漏勺”，有人说。[16]

真正的复原需要在一流的维修车间花几周时间才能完成，南雄肯定不属于这种地方，但索丁斯基判断41号的骨架够结实。民工将拆卸的部件运回机场，在伪装下机械组着手重新组装。一个莱特“旋风G103A”发动机是可修复的；另一个不行。中航已经在启德机场失去了该类型发动机的2个备件，有6个备件已经在美国装船，但要近3个月才能到达印度。[17]飞机贸易商比尔·波利提供了一个“替代品”发动机，比尔与孔祥熙相识，是陈纳德美国志愿队的商业障眼公司[18]的总裁，但他的发动机被证明是从一架失事的中国驱逐机上拆回来的报废的950马力的货

色，远不如莱特“旋风”结实耐用。索丁斯基毫不犹豫地将这个小东西给挂了上去，这样的即兴作品在“DC-2 1/2”之后已经司空见惯。机械师拼接被切断的控制电缆，修补破裂的液压管路和油缸，更换损坏的无线电台、开裂的轮胎和粉碎的驾驶舱挡风玻璃，东拼西凑了一块仪表板，并安装上4种仪器，而通常应该有41种；索丁斯基把穿孔的油箱空运到重庆进行修补并返回到南雄；民工在弹孔上用自制的胶水粘贴帆布补丁。最后，机械师发现波利的发动机的轴太小，无法适配汉密尔顿标准螺旋桨，索丁斯基向中国空军借了一个较小的螺旋桨装上去之后，断定飞机勉强适航。他向机航组主任夏普详细报告了“米奇老鼠”式的维修过程，并请夏普派个飞行员执飞。

毫不奇怪，夏普安排了自己。

在南雄机场地面，41号看起来并不像索丁斯基声称的那么结实。长着浓剑眉的索尔看出夏普的怀疑。“它能飞”，索丁斯基保证，“我敢拿一个月的薪酬打赌”。[19]

如果公司中有哪个人喜欢赌博建议的话，那就是夏普，即使是索丁斯基这盘如此难赢的赌局也干。哈尔·斯威特已经在“DC-2 1/2”上用不对称的机翼做到了，如果索丁斯基宣称它能飞，大概就没有任何原因做不到，不就是用一个小型发动机、一个小尺寸的螺旋桨和一个像奶酪刨丝器似的机身嘛。

总机械师建议进行一次测试飞行以探知飞机的缺陷，但夏普否决了。南雄距日本防线只有50英里，飞机组装好飞在空中会太容易吸引敌人的注意力。向西飞得越远，他才越感到安心。两台不对称的发动机产生强烈的振动，飞机沿着跑道颠簸着、震动着起飞。夏普驾驶飞机爬高并获得升力，之后收起起落架。但是，一条液压管爆裂了，导致起落架不能收起。机轮在气流中高悬于机外，两个巨大的海锚使本就马力不足的飞机更加减速。夏普扭动起落架操纵杆圆形把手，并轻踏方向舵踏

板，开始缓缓爬升转弯。这时一条拼接的方向舵钢丝断了，导致夏普一脚踩在地板上，他立即调整副翼的角度和油门，这就增加了起飞的难度。夏普顶着每小时30英里的逆风，以每小时66英里的平均地速慢慢腾腾地飞向昆明；他如果被日本巡逻飞机发现，就会像个爬行的婴儿似的非常无助。更复杂的情况是，4块匆忙拼凑在一起的仪器坏了，结果夏普花了11小时15分钟飞完743英里到达昆明。当他降落的时候，左刹车失灵，所幸有他闪电式的反应才避免了一场灾难。重新加油后，控制电缆、制动液压系统和仪器都修理好了，夏普飞行375英里到达缅甸的腊戍，仍然无法收起起落架。[20]大多数军事专家认为，虽然英国丢了仰光，但仍然能够坚守缅甸的中部和北部。许多平民并不那么自信，希望撤离的人群围着腊戍机场。哈尔·斯威特能飞行满负荷的“DC-2 1/2”，夏普没有任何道理不能用41号做同样的事，所以他离开腊戍时搭载着公司惯常的超负荷，驾驶着一架完美的、可靠的“DC-3”，比美国民用航空局允许美国国内航空公司的航班的载重标准多了1吨以上。

一场暴风雨袭击了飞行到缅甸中部的“DC-3”，用以粘贴在无数弹孔上的帆布补丁的自制胶水被溶化，补丁一块接一块地脱落，每脱落一块就在气流冲过暴露的弹孔所产生的不和谐的恸哭中增加一个新的音调，最后一片被吹走了，无调性大合唱提高音阶变为怪诞的鬼哭狼嚎。若干小时后，夏普降落在加尔各答。

一名英国机场官员检查了飞机，难以置信地问：“你怎么把那个东西弄到这儿来的，用一辆卡车？”[21]

邦德在致比克斯比的一封信中，盛赞夏普的这次飞行“可能是中航完成过的这一类中最壮观和最危险的飞行”，考虑到自卢沟桥事变以来中航的成就，这是非凡的荣耀。[22]

盟军战略部门颁布命令把主要力量放在反对希特勒上，但日本大获成功的情况威胁着被认为是最终胜利的基石的印度和澳大利亚。[23]同

盟国参谋长联席会议感到不得不立即采取对策，支持中国人的战争努力是盟军战略的核心原则，而该原则是基于中国的积极交战姿态可以牵制日军的主要力量以防其在别处部署的假定。支持中国就意味着把物资送进中国，敌人入侵缅甸使得可能加强、调整，甚或取代滇缅公路的想法增加了紧迫感。白宫顾问劳克林·柯里被指派确定如何最好地帮助中国，他向罗斯福总统表示，正在探索从阿萨姆邦通过缅北修建一段路连接现有的滇缅公路的可行性，以及建立从加尔各答到缅北和中国的空运服务——这是邦德早已于7个多月前就向他明确主张的概念。[24]

宋子文在圣诞节前被任命为中国外交部长，他人仍然在美国，义无反顾地倡导这两项计划。“给中国开通一条新的生命线是必要的”，在约瑟夫·W. 史迪威（Joseph W. Stilwell）少将被任命为美国在远东的高级指挥官之后，宋于1942年1月30日写信给罗斯福总统和史迪威。[25][26]“真是个奇迹”，他继续写道，“该生命线竟如此方便着手进行。”宋心目中的奇迹其实是邦德于1941年春所写的对“进入中国的空运航线”的建议的变种，尽管邦德在备忘录中对困难的描述用语有所不同。邦德所考虑的是一条这样的航线，该航线位于“世界上一些最高且最崎岖不平的乡村地区”，并指出其具有“所有已知的对航空的种种障碍”——在一个距离较短、海拔较低的密支那—云南驿航路上——但到了宋子文的信上就变换成了700英里“相对平坦的地区的飞行”。邦德的提议对飞行的货运量刻意没有提供精确的承诺。而宋子文却轻率地宣称100架“DC-3”每月可以运送12000吨的战争物资进入中国，即每天每架飞机4吨。[27]“当然，对运输机的需求有竞争”，宋得出结论，“但我们敢于认为世界上没有其他地方可以放置这100架飞机让其发挥更大的优势”。

与白宫有密切关系的埃夫里尔·哈里曼（Averell Harriman）在宋的信中附加了关于阿萨姆邦和昆明之间的地理障碍的警告，将信交给总统。[28]罗斯福总统于2月9日会见了史迪威将军。随后，史迪威与劳克林·柯里和美国陆军航空兵司令亨利·哈利·“哈普”·阿诺德（Henry Harley

“Hap” Arnold）讨论中国航空计划。也就在那一天，罗斯福总统通过无线电广播发表了对蒋委员长的具体承诺：“我现在可以给你明确的保证，即使仰光会进一步受挫，……通过印度进入中国的运输线可以通过空运维持。整个计划似乎完全可行，我肯定我们能在不久的将来将它变为现实。”[29]总统可能是从劳克林·柯里那里收到有关空运的合理性的技术保证，而劳克林·柯里则是从邦德那里得到这些信息。

然而，为预防亚洲局势恶化，除了计划和训话之外还要做许多的事情，只有斗智斗勇和狠下决心才能做到这一点，而对于1942年初的盟国来说，这一系列素质严重不足，危机四伏。2月15日，英国人在新加坡的驻军向规模只有其一半大小的日军投降；[30]在缅甸，进攻的日军阻挡了英国步兵师的大部队，使之不能跨过600英尺宽的锡当河上的铁路桥，出于日本会完好地夺得桥梁的担心，英军师长在2月23日凌晨下令将桥炸毁，但在该桥匆匆绕上的炸药缆线的三条梁中只有一条被炸断落入河中。[31]这对于桥两边的英军都是最糟糕的局面：烂桥宣判了先头部队几个旅的死刑，而其损害程度并不严重到足以阻碍敌人。不足一半的被困英军渡过锡唐河逃生，大多数没带步枪，许多没穿衣服或靴子。该步兵师元气大伤，日军通往仰光的道路大开。

当英军工兵在炸那条不走运的桥的时候，邦德正在加尔各答的东方大酒店（Great Eastern Hotel）一张保养得很好的床上酣睡。外形美观的东方大酒店位于旧法院街（Old Court House Street），就在达尔豪斯广场（Dalhousie Square）边上。邦德一觉醒来，感觉他好像成功地度过了12月8日，这一天的一系列事件使他的公司发生了重大变化。他在乔林基广场（Chowringhee Square）建立了商务办公室；夏普和索丁斯基在距市中心9公里的达姆达姆机场建立了一个非常在行的基地的雏形；备件、更换的发动机和2架飞机正从美国运过来；在吴士的监督下，位于上阿萨姆邦的汀江基地建设进展顺利。[32]彭学沛信守诺言没有任命新的总经理，直至邦德完成公司的重新定位；现在既然基础工作完成了，

彭任命王承黻上校填补空缺，王承黻是位“正直、高效”的航空工程师，毕业于麻省理工学院。[33]随着中航的近期局势得到了控制，控制公司未来的最重要的战役似乎将发生在美国首都华盛顿特区的战略辩论中，辩论的结果将对中航获得飞机的能力和在战争努力中所起的作用产生决定性的影响。邦德催着要求准许他返美，好参加辩论。如同以前一样，宋子文希望在与美国政策制定者打交道时利用邦德的专业经验，因而在邦德的回国的事情上帮了一把。[34]但出于对东方人讲求形式和礼仪的尊重，邦德并没有简单地宣布离开，而是向新来的总经理正式请求允许离开，王上校当即准予。[35]邦德于2月25日从加尔各答开始向西飞行，开始了为期两周的长途艰苦跋涉，穿越印度、阿拉伯、中非和南大西洋到巴西，然后向北到南美洲海岸，跨越加勒比海到迈阿密，继续向北沿着美国东海岸到达华盛顿。[36]

3月3日，新晋升中将的约瑟夫·史迪威到达姆达姆机场视察中航的运营，这是他第一次在战时遇到一家他早在1935～1939年在中国担任武官时就熟悉的美国公司。[37]夏普带他看了中航在加尔各答的设施，并向他讲述了正在修理的“面条漏勺”41号。史迪威在他的日记中提到，“夏普正在修理在香港遇袭的‘DC-3’”，“超过500枚子弹击中，2000个弹孔，一周就修好”。[38]下午和晚上，中航送史迪威从加尔各答往腊戍和昆明，并在第二天早上飞完剩下的路程送他到重庆。

在缅甸，灵活的日本步兵横扫锡当河，在缅甸南部布满沼泽的稻田和三角洲地区迂回包抄了完全依靠大路的英军，于3月8日占领了仰光。[39]又一个伟大的亚洲城市被轰炸，废墟上浓烟滚滚，遮天蔽日。那天，6架中航飞机非常繁忙，空运汽油到密支那，穿越崇山峻岭运送纸币和红十字会物资到昆明，并搭载乘客和邮件在加尔各答和重庆之间往返。[40]

3月11日，史迪威将军从重庆飞回加尔各答，指挥最近被指派帮助

保卫缅甸的中国远征军。[41]在英国人方面，三次负伤的一战老兵中将威廉·斯利姆爵士（Sir William Slim）负责在缅甸的英属印度陆军[42]。日本人因英军在新加坡投降而从马来亚腾出手来，援军大举涌入仰光。英国皇家空军和“飞虎队”用38架飞机防守缅甸中部；而为了迎击他们，日本出动了223架[43]。3月21日星期六和22日星期日，日本空军集中力量打击位于马圭省的盟军主要空军基地，只有4架“飞虎队”的“P-40”和8架英国皇家空军的“飓风”式战斗机幸免于难。而随着盟军的空中抵抗被瓦解，缅甸中部的主要城市遭受了无情的“巴士服务”式[44]的狂轰滥炸，日本人在中国的若干个人口稠密中心就曾施用过这种轰炸方式。日本地面部队从缅甸中部的仰光向北进犯，稳步前进。

在美国，华盛顿邮报全页广告的巨大画像上登载了泛美航空的中国员工，邦德看起来一脸忧愁，即使在印刷的广告上也如此。盟军遭遇了一连串令人沮丧的失败和失望，唯有值得美国公众引以为傲的亮点是威克岛保卫战、巴丹半岛保卫战和中航在其中起了关键支撑作用的陈纳德“飞虎队”的功勋。[45]不过，威克岛早丢了，而巴丹半岛，除非有奇迹发生，显然很快也会丢掉。陆军海军联合行动部门曾在华盛顿征求邦德的建议，邦德很快会提供另一个。

3月中旬，一位空军军官在纽约市找到了比克斯比，了解一系列有关中国东部的飞行条件的技术问题。比克斯比尽其所能给出了建议，但表示，如果要周密准确和现时的信息，军方应该咨询最近回到华盛顿的“邦德先生”。[46]

该军官接受了比克斯比的建议，但对着邦德却闪烁其词，只告诉邦德军方计划在4月10日到4月20日之间轰炸东京，并打算事后在中国着陆。[47]基于着陆重量参数，邦德猜测军队计划用中型轰炸机，消除了军官希望在长江以北有合适地点着陆的设想。但那位军官指出，中航在南雄的机场也刚好在半径之内，邦德又告诉他，该机场距最近的日本驻

军只有50英里，熟练的日本领航员在白天找到它不难。邦德告诉该军官他所知道的一切后，就再也没有听到军官的消息。但通过对他所被告知的信息以及美国空军在中国还没有任何中型轰炸机这一认知进行揣测，他渐渐意识到，军队肯定已经想出如何将这些飞机从航空母舰发出，然后空袭日本并继续飞往中国。如果该行动计划被泄露的话，考虑到这些资产的价值，日本肯定会予以歼灭。邦德很惊讶这位军官没有要求他提供正式的保密承诺——这是他在华盛顿与在中国一样受信任的确实证明。

邦德的直觉是对的。4月中旬，一支海军特遣部队在航空母舰“大黄蜂”号（Hornet）和“企业”号（Enterprise）上建立，2艘航空母舰穿过北太平洋向日本进发。受到距离预定起飞点170英里的一条渔船的惊吓，詹姆斯·哈罗德·杜立特（James H. Doolittle）中校指挥的美国陆军航空队的16架“B-25”轰炸机，踉踉跄跄地飞离“大黄蜂”号航空母舰的飞行甲板，攻击了日本6个城市的目标，然后向西逃逸，横渡中国东海。由于缺乏燃料，天气恶劣又是夜间，突袭者无法找到南雄机场。所有15个机组的人员或跳伞或迫降。3人死亡；另有8人被俘，其中3人被处决。幸存者挣扎着向西步行，中国农村的老百姓和一位名叫约翰·伯奇（John Birch）的美国传教士护送杜立特和他的飞行人员安全转移。[48]“轰炸东京！”的头条新闻轰动全美，虽然空袭没有造成多少实质性的破坏，但大大地提升了美国的士气。这批“B-25”原打算在空袭后加入陈纳德“飞虎队”，但没有一架保存下来。不幸的是，该空袭在中国带来可怕的后果——日本狠狠惩罚轰炸机的迫降区域，将成千上万帮助美国人的村民推向刀口。[49]

东京轰炸对缅甸中部没有产生影响，日本步兵已经出现在驻守于缅甸的盟军防线东端的中国远征军面前。[50]中国远征军解体了，斯利姆和史迪威的防御崩溃了。日本步兵大步挺进，4月29日占领腊戍，5月1日进攻曼德勒，日军急驰北指密支那，没有遇到任何抵抗，在季风季节

到来之前迅速推进，占领了其至关重要的机场，结束了这一轮军事行动。

吴士已经将人员和物资组织好，按部就班地从密支那转移到汀江新基地，该航路经过崎岖的山脉和丛林，只有短短的250英里长。[51]5月4日，军事当局下令中航在撤离时集中所有可用的资源。

第二天早晨，陈文宽正在驾驶从重庆到加尔各答的定期航班，计划中停昆明和云南驿，机上只有6名乘客。[52]其中一人是个非常憔悴的美国空军中校，戴着破旧的飞行帽，穿着扯破的卡其裤和一件褴褛的飞行夹克。云南驿不在中航的正常行程范围内，但军队在此有气象站和无线电台需要补给，很难着陆，军用飞机已经2次投递失败。果然不出所料，陈文宽进出毫无问题。他向西飞行，经过了大幅震荡，爬升到需要飞越的三江并流峡谷地带山岭的高度，不过，巡逻日机经常在峡谷南侧山脊之外出没，如果向北飞来，堆积于山脊的厚厚的云层可以掩护中航飞机不被发现。陈文宽的报务员向他传递了飞机之间进出密支那的信号，陈文宽决定施以援手。客舱内的中校感觉飞机转向，便问发生了什么事。他听说了临时决定的着陆点后很吃惊。在重庆，高斯大使[53]曾告诉他天黑前密支那会落入日本人手中。他写了张便条递进驾驶舱，陈文宽回了张便条再次向他确认，如果真的被日本占领了，中航的密支那站就不可能发报。不久，飞机安全降落在机场，机场上满是绝望的难民。陈文宽点了24个人登机，使总数达到30个，衣衫不整的军官抬起一条眉毛，“DC-3”按设计最多装载21人。看着已经膨胀到50人，中校开始担心。但是陈文宽继续让人上，最后关上门时，机舱内总共有66人，像沙丁鱼罐头似的塞得满满的。上校大惊，最终提出抗议。

陈文宽转过他刮了胡子的光滑的脸，向着胡子拉碴的邋遢的军官说：“冷静点，中校。我，陈文宽，知道‘DC-3’可以装载多少人，这一次可以装载66人。”[54]

“天哪，早知如此，我当时应该打道回舰”，中校喃喃道。起飞是缓慢的，飞机的机尾重于预期，但陈文宽在巡航高度使机头保持水平，像往常一样飞到加尔各答，“平安无事”。在达姆达姆机场，陈文宽在后面的行李舱内发现了6个额外的偷乘者。他总共飞了72个人。

陈文宽还了解到了神秘旅客的身份，这是吉米·杜立特（Jimmy Doolittle），轰炸东京的指挥官，是陈文宽孩提时代的一位航空英雄，最近晋升两级从中校一跃而为准将。杜立特一直忙于组织策划东京空袭，却顾不上改变徽章来解释他晋升为上校，更何况最近提升为将军。

那天晚上，日本占领了密支那，就这么一次，陈文宽没有飞最后的撤离。[55]最后的撤离是英国皇家空军飞的，其接力赛式的飞行时间持续太长，结果日本破坏了其2架在地面的运输机。[56]

英军残部向西溃退至印度，“战术上被挫败，战斗中被击败，指挥上被胜过”，威廉·斯利姆爵士直率地评价。[57]中航董事会召开紧急会议，向夏普授权，如果情况继续恶化，就从加尔各答撤往阿拉哈巴德（Allahbad）。[58]在缅甸东部的中国远征军撤退，跨过萨尔温江到达云南。位于更远的西部的中国远征军3个师本可以非常轻易地逃脱去印度，其中1个师这样做了，但蒋介石好像不知道对其他2个师该怎么办：命令他们去印度，并允许他们置于史迪威的培训计划和操作控制下，直到缅甸收复；或者向东通过可怕的三江并流峡谷地带[59]，如果他们在长途跋涉中能够熬过饥饿而没有死亡，便会回到中国加入战斗。[60]可是，他们并没有选择这两条道路的任何一条，蒋介石的奇怪命令使他们行进到越来越远的缅北丛林，供给日益减少[61]。6周后，他们的处境将邦德夹在中国政府和美国军队之间的陷阱内，该陷阱有可能毁了他与这两个机构的关系。

虽然很少有人能在当时看得清楚，但是，表面下的基本问题通过中国远征军撤退事件可见一斑，该问题会使在亚洲大陆战斗的三个同盟国

的伙伴关系在整个战争中狼狈不堪——各自都有根本不同的目标。英国人想保护印度并在打败日本的过程中对缅甸、马来亚、新加坡和中国香港重新施加其战前的殖民统治；美国人打算粉碎日本并消除其战后威胁亚洲稳定的能力，却对支撑大英帝国毫无兴趣；蒋介石对英国怀有强烈的怨恨，并且很愿意让美国和英国进行打败日本所需要的战斗，他的主要目的是在冲突中成为在中国占主导地位的政治力量、拥有镇压共产党的军事力量并使顽固的军阀拜倒在其脚下，出于这样的目的，他担心装备精良、受过美国训练而不确定向谁效忠的三个师将是战后中国政治中一个难以对付的力量。联盟要在亚洲大陆完成有意义的反日行动，这种各怀心思的情况预示着不好的兆头。

---

[1] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.299，302-303.

[2] 邦德在其许多当时的信件中列数了对美国的中立和1930年代失去的机会的感受；笔者访谈兰霍恩·邦德，2004.12.2，2005.1.27和2005.9.14。

[3] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.300，303，308，311，329-30.

[4] CNAC Financial Statements，December 1941，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[5] 电报，Chennault to Currie，December 4，1941；“来自埃斯蒂斯·斯温德尔（Estes Swindle）中尉的情报”，December 6，1941；Chennault to T.V.Soong，cc Madame Chiang Kai-shek and Lauchlin Currie，January 12，1942；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；Daniel Ford，*Flying Tigers*，p.96。

[6] 中航给美国志愿队的发票，致Colonel Chennault，April 16，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；W.D.Pawley to T.V.Soong，November 22，1941，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；“Pan American Annual Report，1942，”PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 2；Currie to SEGAC，致GROCO （劳克林·柯里写给宋美龄，致陈纳德），February 3，1942；Currie to Magruder，February 7，1942；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution

Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Chennault Folder；笔者访谈陈齐发，2004.10.11；访谈陈文宽，2006.4.19；访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与8.15，访谈迪克·罗西，2004.9.23；“Much Destruction Reported，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 19，1941；Charles Bond and Terry Anderson，*A Flying Tiger’s Diary*，p.119；Ford，*Flying Tigers*，pp.102，108，153，176，255，268，289，350，351；Olga Greenlaw，*The Lady and the Tigers*，pp.65，79；Gregory Boyington，*Baa Baa Black Sheep*，p.36。

[7] 也叫同古，位于缅甸南部，二战时期中国远征军第二百师曾在此作战。——译者注

[8] Paul Frillman and Graham Peck，*China*：*The Remembered Life*，p.91，说12月18日黄昏“三架破旧的中航运输机降落在东吁”；Ford，*Flying Tigers*，p.108也如是说，但Bond and Anderson，*A Flying Tiger’s Diary*，p.55，说中航于12月18日飞行支持美国志愿队；同样的话还有Joe Rosbert，*Flying Tiger Joe’s Adventure Cookbook*，p.73；Jack Samson，*The Flying Tiger*：*The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*，p.90。

[9] 即缅甸南部，习惯将缅甸南部和北部分别称为“下缅甸”和“上缅甸”。——译者注

[10] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.304-305；“印度民航指挥（Director of Air Civil of India）”正是邦德使用的身份：Bond to Bixby，December 17，1941，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）。中航在珍珠港事件之后几周的运营的精确细节很难确定。

[11] “U.S. Fliers in China Down 4 Japanese，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 21，1941；Chennault to T.V.Soong，cc Madame Chiang Kai-shek and Lauchlin Currie，January 12，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；Ford，*Flying Tigers*，pp.111-119；Greenlaw，*The Lady and the Tigers*，pp.69-71；Rosbert，*Flying Tiger Joe’s Adventure Cookbook*，pp.75-77；Bond and Anderson，*A Flying Tiger’s Diary*，pp.60-63；Boyington，*Baa Baa Black Sheep*，p.38.

[12] 2架“DC-3”（46号和47号）和1架“DC-2”（31号）。

[13] Chennault to T.V.Soong，January 12，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；SEGAC （宋美龄）and GROCO （美国志愿队指挥官陈纳德）to Currie，January 16，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；Ford，*Flying Tigers*，pp.181-217。

[14] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.308，313.

[15] Harold Sweet，Robert Neville听说，“Whistling Willie （The Flying Sieve），” *Douglas Airview*，April 1943；Zygmund Soldinski，“The Burma Banshee，” *Wings over Asia*： *A Brief History of the China National Aviation Corporation*，Vol.2，pp.85-91；“Banshee，” May 1943，准备用于发表的文本，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 11；“Banshee，” *New Horizons*，December 1942；John H.Murdoch III，“Burma Banshee，” *Flying*，July 1943；史迪威日记，March 3，1942：“夏普修复在香港被射击的‘DC-3’。飞机被射击了500多次——2000个孔。一周搞定”：这句话没有包括在白修德编辑的史迪威日记并以《史迪威文件》为书名出版。

[16] Soldinski，“The Burma Banshee，” *Wings over Asia*，Vol.2，p.88.

[17] 意译的电报，Bixby to Bond，January 24，1942，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 58。

[18] 即中美合资经营的中央飞机制造公司CAMCO。——译者注

[19] Murdoch，“Burma Banshee，” *Flying*，July 1943.

[20] K.I.Nieh to Z.M.Wong，“C.N.A.C. Airline Distances，” May 25，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[21] “Banshee，” *New Horizons*，December 1942.

[22] Bond to Bixby，“Report on Operations during 1942，” February 24，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.（中航41号 “面条漏勺”的故事在报纸上臭名远扬，获得了多个绰号，诸如“飞筛”、“呼啸的大铁锅” 和“缅甸女妖”等。几个故事误传哈尔·斯威特执飞，并一而再再而三地在专栏中填满了叫人喘不过气来的散文：“运输机穿过乌云飞呀飞，排气烟囱喷出明亮的火焰长舌。”在这个故事中，6架日本驱逐机嗅到了轻松猎杀的味道，全力以赴扑过来，但“当喷发着射流的运输机在搏动的日机发动机的上方飞临（日本飞行员）时，他们突然掉头朝着落日飞奔，日本之子被缅甸女妖怪异的嚎叫声吓跑了。” 夏普以P.T.巴纳姆（美国巡回演出团老板，善于夸大其词。——译者注）式的自豪对待这个传说，该传说肯定位列飞行员曾蒙骗记者付诸报端的正义大话之最。

[23] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.63-64；*Strategic Planning，1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War*

Department：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》），pp.120-121；Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.317-361.

[24] Currie to the President，January 24，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 5，FDR Memoranda；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.75，note 86.

[25] 宋子文1月30日写给史迪威和罗斯福的信：William Leary，*The Dragon's Wings*，pp.149-150全文转载。

[26] 在巴巴拉·塔奇曼（Barbara Tuchman）的经典著作*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*中描述了史迪威，其职业生涯及其与中国的关系，该书一定要读；还有《史迪威文件》的传记记叙：由胡佛研究院发表在Archive；Eric Sevareid，*Not So Wild a Dream*，p.321；*The Stilwell Papers*，pp.30-34，36；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.74；史迪威日记，February 9，1942，未经编辑的抄本在线发表在http：//media.hoover.org/documents/1942Stilwell.pdf。［基于史迪威日记的真实抄本，白修德大量自由采用了《史迪威文件》中有关该场景（等）的叙述。］

[27] 机航运营的现实会证明宋子文对南亚区域的货运量的评估数字过度乐观到了荒唐的地步——直到1943年12月，受中缅印美军司令部管理的美国陆军运输队侧翼才在驼峰上运送了12000吨物资，而当时已经有178架飞机在运营，而且其中许多是远比“DC-3”的变种机型的运载能力大得多的“C-87”和“C-46”。

[28] 哈里曼（Harriman）写给总统，1942.1.31，in Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.316。

[29] President Roosevelt to Generalissimo Chiang Kai-shek，February 9，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，China，p.13；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.78.

[30] Christopher Bayly and Tim Harper，*Forgotten Armies*：*The Fall of British Asia*，*1941-1945*，p.146.

[31] Louis Allen，*Burma*：*The Longest War*，*1941-1945*，pp.36-44；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.83-84；Sir William Slim，*Defeat into Victory*，pp.13-14.

[32] Bond to Colonel C.F.Wang，February 21，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，p.329.

[33] Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，p.167.

[34] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.315.

[35] Bond to C.F.Wang，February 24，1942；William L.Bond，*Report on Operations during 1942*，February 24，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[36] Tom Culbert and Andy Dawson，*Pan Africa*：*Across the Sahara in 1942 with Pan Am*，细致地绘制了泛美航空非洲公司的航线地图并进行描述，还详述了其历史。

[37] 史迪威离开美国12天后，于2月24日到达印度，并从2月26日（邦德离开的第2天）开始就驻扎在加尔各答。史迪威晋升的日期是2月25日。

[38] 史迪威日记，未整理，被胡佛研究院发表在http：//media.hoover.org/documents/1942Stilwell.pdf，entry for March 3，1942；有可能史迪威在其他担任美国驻华武官认识了夏普，他肯定知道中航及其运营情况。史迪威日记没有说明他是否乘坐中航飞机从加尔各答到腊戌，虽然具体说了是中航把他从腊戌飞到昆明，然后在3月4日继续飞往重庆。他在腊戌只待了1小时10分钟。这看来是合理的，因为该时间间隔正是中航预定的短暂停留。Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.333（该记叙还错误地断言1942年3月3日中航名册上只有一位通过技术鉴定的华人飞行员——事实上中航当时有一位通过"DC-3"技术鉴定的华人飞行员：陈文宽。很快就会有许多其他华人飞行员通过"DC-3"技术鉴定——其中包括陈鸿恩、陈齐发、陆铭逵和黄官悦，黄官悦当时正在从美国往亚洲的路上，即将重新加入他于1937年离开的中航）。

[39] "Last Defense Line Broken in Burma，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 5，1942；"Burma's Invaders Push West of Gulf，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 6，1942；仰光沦陷："Foe Gains in Burma，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 9，1942；"Rangoon Capture confirmed in India，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 10，1942；"Rangoon in Ruins as Defenders Quit，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 11，1942；Allen，Burma，pp.44-57；R&S I=Charles F.Romanus and Riley

Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.84；Slim，*Defeat into Victory*，pp.14-15。

[40] Arthur N.Young to Sharp，March 8，1942；"中国航空公司第42次董事会会议备忘录"，1942.8.8；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[41] 史迪威日记，March 11，1942。

[42] 简称英印军。——译者注

[43] Allen，Burma，pp.61-63；Ford，*Flying Tigers*，pp.260-69；Slim，*Defeat into Victory*，pp.37-59；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.351；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.110；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.106-109.

[44] 形容如同公共汽车似地频繁且循环往复。——译者注

[45] Richard Aldworth to Currie，April 16，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.93.

[46] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.347.

[47] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.347-348.

[48] 是的，正是那个约翰·伯奇。伯奇于1945年8月在西安附近由于误解而被共产党处死。考虑到他是冷战的第一个受害者，美国的右翼团体成立了一个以他的名字命名的反共组织。认识伯奇的人总觉得，如果得知他的名字被这样使用的话，他会大惊失色。

[49] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.163，184.

[50] Slim，*Defeat into Victory*，pp.55，58-80；Tuchman，*Stilwell and the American*

Experience in China，*1911-1945*，pp.366-70；史迪威日记，April 16-24，1942。

[51] “Developments Affecting C.N.A.C. Since April 24th Resulting from in Burma”（sic），May 5，1942；密支那航站站长Lu Cheng Hwa to Sharp，Nieh，Woods，May 2，1942；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；罗斯福总统在印度的私人代表（约翰逊）写给the Secretary of State，April 16，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系）1942，China，pp.675-676；“200 Indians Daily Flown out of Burma，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），April 8，1942；“中国航空公司第42次董事会会议备忘录”，1942.8.8；无线电报，Sharp to Arthur N.Young，May 6，1942；Sharp to Nieh，May 6，1942；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；陆军准将Haynes写给 Lieutenant Colonel Moore，April 20，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）。

[52] 笔者访谈陈文宽，2004.9.17和2005.1.7；“Life Line，” *New Horizons*，April 1943；Mamie Hall Porritt，“China Lifeline，” *Air Transport*，March 1944；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.152-153，引用杜立特给笔者的一封私人信。

[53] 克拉伦斯·E.高斯（Clarence E. Gauss）已于1941年取代纳尔逊·T.约翰逊（Nelson T. Johnson）成为美国驻中国大使。

[54] “Life Line，” *New Horizons*，April 1943.

[55] 4月8日～5月5日，中航从密支那撤离了2400人和50吨货物。

[56] 陆军准将Haynes写给Moore中校，April 20，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；William L.Bond，“Report on Operations during 1942，” February 23，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“History of the India-China Ferry under the Tenth Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.93。

[57] Slim，*Defeat into Victory*，p.115.

[58] “董事会特别会议备忘录”，1942.5.5；“Developments Affecting C.N.A.C. Since April 24 Resulting in from Burma”（sic），May 5，1942。

[59] 大量远征军从这里逃回中国。——译者注

[60] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.140-142.

[61] 这是指中国远征军新第22师、第96师和新第38师。其中新第38师随英军从缅甸中部入印度。其余两师对撤退路线犹豫不决，在缅甸北部的原始森林、崇山峻岭和热带雨季中陷入困境，最后仅有10%的人逃到印度阿萨姆邦。——译者注

21 “对我们来说，五年前就开始了”

缅甸的沦陷在中国和印度之间楔进了一片相当于得克萨斯州大小的区域，在缅甸北端凸角部位的日本军队的攻势威胁到了中印两国，并切断了中央帝国从陆路获得物资供应的通道。[1]美国领导层担心中国会退出战争。近几年，他们一次又一次地被告知，如果给予了现代化手段，中国可以打赢，告知方式经常是宋美龄在“蒋委员长总部” 信笺纸上写的私人信件，而且国民党铺天盖地地不停地向公众宣传，推销同样的故事。中国是美国备受宠爱的、最喜欢的盟友——美国固有的反欧怨气总是与其亲英感情相冲突——而舆论要求立即采取行动帮助中国。很多民间情绪相信中国的人力与美国的物质及技术知识的结合是最简捷、最便宜的打击日本的方式。毫不奇怪，考虑到公众舆论的敏感性，对中国事务的热情在国会、白宫和国务院要比在美国战争部升温得快。佛蒙特州参议员沃伦·罗宾逊·奥斯汀（Warren Robinson Austin）公开要求做更多的事情以支持中国的战争努力。

美国海军最高军官、海军作战部部长欧内斯特·约瑟夫·金（Ernest J. King）上将谴责奥斯汀参议员的声明。“如果（参议员奥斯汀）这样的观念被那些控制高层战略的人坚决持有的话，那是致命的错误。……中国（缺乏）物质和政治方面的进取精神，早在仰光沦陷前，运输困难就已被连续报道[2]。简单的真理是：到了有价值的运输线可以开通的时候，我们就会顺利地踏上击败日本的征程。”

参谋长联席会议主席马歇尔将军同意海军的评价。[3]美国驻华大使克拉伦斯·高斯已经向国内递交了对中国的能力和意图的清醒评估。[4]而且一位在华负责联络任务的陆军军官做出了有先见之明的推测，认为中国国民党将“回避进攻行动，等到其盟友赢得了战争，然后用他们小

心翼翼节省下来的物资去解决共产党问题”。[5]尽管国民党和共产党在统一战线中保持着不稳定的公开联盟，对于两方来说，为控制中国而战是最重要的斗争。

然而，美国人民缺乏这么微妙的理解能力。他们信任中国，也信任罗斯福总统。[6]罗斯福因其德拉诺家庭与中国贸易渊源久远而自认亲华，他和国务院中许多有影响力的成员预计中国将在打败日本中发挥重要的作用，并将作为一个强大而稳定的国家在战后帮助保证亚洲的和平。此外，两个月前，仰光失守的前夕，罗斯福总统曾专门向蒋介石承诺，无论日本是否封闭陆上运输线，美国的支援将继续送到中国；并且罗斯福总统在4月28日向“英勇的中国人民”保证，“……将会找到向蒋委员长的军队提供飞机和战争物资的办法。”[7]

缅甸沦陷使空运成为可以交付援助物资的唯一手段，但考虑到可怕的地形和即将到来的季风雨，还不清楚向中国空运物资是否可行。如果可以获得无限的资源，没有职业空军军官会回避该挑战，但自1939年以来一直妨碍中航营运的运输机短缺问题，到1942年年中仍然困扰着盟军的后勤人员。运输机是极其有价值的资产，可以显著提高他们所支持的部队的战斗力，而压根就是没有足够的运输机来满足每个战区的需求。[8]把预计即将生产出来的运输机提交一大部分给中国，就意味着削弱了对最危险的敌人希特勒的打击。

罗斯福总统在5月5日写给美国陆军航空队司令亨利·哈利·“哈普”·阿诺德（H. H. “Hap” Arnold）中将的备忘录中明确了他的立场：“至关重要的是，无论多么困难，我们通往（中国）的运输线要保持畅通。”[9]

该备忘录放在白宫过了一夜，5月6日哈里·霍普金斯[10]在上边附了个字条交给阿诺德将军：“总统非常希望你今天某个时间与宋见面。”[11]

阿诺德将军适时地召见了中国外交部长。[12]为平衡阿诺德的经

验，宋子文想带自己的航空专家参加会议，当天晚些时候，威廉·兰霍恩·邦德身穿剪裁讲究的西服，和矮胖的外交部部长出现在国家广场边上一字排开的“临时建筑”中。“临时建筑”于25年前世界第一次大战中建成，用于安置战争部。[13]穿着军服的助手陪同邦德和宋子文走进军情室，墙上挂着亚太地区地图，椅子半圆形地围绕着地图摆放，图示说明了令人沮丧的内情——敌人在6个月内赢得了半个地球。愁云惨淡。更糟糕的是，这天早上，《纽约时报》和《华盛顿邮报》的通栏标题宣布美国在菲律宾的最后一个立足点科雷希多岛（Corregidor）投降。一群军官在房间的后部转悠，等待着阿诺德将军一和宋子文见完面就开始参谋会议，邦德将此解读为美国空军对被指派的中国任务很重视的反映。阿诺德将军出现了，他剩下的白头发修剪得如此贴近头皮，使耳朵凸出在严厉而肉质的脸颊之外。没有寒暄，阿诺德提起两张椅子放到地图前，自己坐一把，并招呼宋坐另外一把。邦德犹豫了一下，然后提了另外一把椅子向前移动，坐在宋子文外侧。这时阿诺德开始滔滔不绝地大讲有关将战争物资运进中国的困难。在运力如此短缺的情况下一次进行如此长途的运输，是此时妨碍美国部署战斗力的能力的最大阻力。他引述了前往印度的漫长航程，每一轮印度之旅要占用一艘船4个月的时间。物资在加尔各答、孟买或卡拉奇卸船后，在到达阿萨姆邦之前，还要花上几个星期的时间深陷印度的铁路网络，而这些都只不过是在物资到达空运的开始点之前物流链中的一些较为严重的阻力。然后阿诺德铆足了劲切入正题，感叹飞机的不足；在印度和中国没有或者只有落后的机场和配套设施，以及该地区极端恶劣的地理和气象条件；东喜马拉雅山脉最高的山峰高耸直达平流层的中位，超过23000英尺的高度，这样的高度对于满载的运输机来说难以到达。数百座山峰笔直挺立，高度都在15000英尺以上，没有一个凹下的隘口低于10000英尺；而西南季风从5月中旬到10月中旬席卷南亚，不停地倾注暴雨；强烈的雷雨在季风前的数月就在该地区肆虐；只有晚秋和冬季的天气可以预料是晴朗的，不过，这时的天气条件几乎不是良性的——在高空气温低得会让人冻僵，

无形的风在山峦间撕扯，可以把一架飞机往回吹，[14]而且没有云用以躲藏日本驱逐机中队的劫掠。

考虑到阿诺德将军从未到过该区域或飞过该航路，邦德发现他非常了解空运不会成功的原因。当阿诺德抱怨在一个年降雨量500英寸的地区飞行是多么不可能的时候，邦德无法控制自己了。“先生，我听过很多人说这个500英寸的年降雨量，但我从未遇到过任何见识过它的人。据悉，这只是在一个地方。我们将时间表安排在季风季节，这样就不会有过度的困难。”[15]

阿诺德将军对邦德的话置若罔闻，继续说下去，哀叹在亚洲大陆的无线电导航设施的状况。邦德指出，中航正在昆明、加尔各答和汀江安装300英尺高的无线电导航塔，所有这一切都将在90天内投入运营。

将军毫不退让地坚持继续着。他的论述总的来说是准确的，但在邦德看来，阿诺德显然是先入为主的结论没有数据支持——从战略上来讲，向中国空运的战争物资的数量是显著的，但阿诺德竟认为不值得付出努力。阿诺德对中国的困境似乎缺乏同情，而其鲁莽傲慢的态度使代表宋子文发言的邦德感到很尴尬。宋子文一言不发地坐着，直到阿诺德站起来并结束会面。宋几乎不说话，直到他们走出了战争部。

“你尽力了，邦迪，而且你不坚持是明智的。”

“真令人沮丧，他应该意识到我们对在那里飞行比任何别的人都知道得多。”

“他的兴趣不在那儿。”

邦德、比克斯比和宋子文对战争部、国务院、白宫和由爱德华·斯特蒂纽斯（Edward Stettinius）执掌的租借法案办公室进行了广泛的游说活动，并得到了向中航提供飞机的保证。[16]爱德华·斯特蒂纽斯是胡安

特里普的妻子贝蒂（Betty）的父亲。最初交付的是从原本用于美国国内服务调拨过来的“DC-3”客机，并经过改装正式转换为载货的“C-53”型运输机。接着来的是“C-47”型运输机，这是由“DC-3”专门改装的军用运输机。“宋博士，如果你确定我们会得到那些租借法案许诺的飞机，我们将会非常明确无误地证明我们要飞的那条航线是可以飞的，必定如此”，邦德发誓道。

随着陆军的飞机、人员和设备越来越多，美国承诺的首批飞机已经开始到达印度东部。但是，虽然陆军航空队加大了运营步伐，其总体能力水平并没有给专业的中航飞行员留下深刻印象，这方面有大量的例证。[17]陈文宽曾因为一名陆军报务员新手每次只能处理一架飞机而在飞进腊戌时而有麻烦，中航的中国报务员的经验更为丰富，经常同时处理多架飞机；[18]陆军航空队的一名飞行员载着乘客从重庆飞往昆明，严重迷失方向，最终燃油耗尽在距离广州150英里处坠毁，离日本防线比离预定目的地还要近；[19]陆军航空队拥有的8架“B-17”重型轰炸机之一，本打算飞往印度，结果在胡格利河（Hooghly River）的沙洲上紧急迫降，因为军方不愿意承担从松软地面短道起飞的高风险，结果被夏普搭救出来；[20][21]还有，“飞虎队”地面人员在乘坐一架陆军航空队道格拉斯飞机从昆明起飞，由于执飞的中尉经验不足，起飞时有过一系列近乎灾难的尝试，最后总算勉强升空，但这些志愿者们要求折返昆明，坚持换中航运送他们。[22]

自从珍珠港事件以来，至今陈纳德的美国志愿队——“飞虎队”——比全世界任何其他美国飞行员花了更多的时间用于战斗，并取得了惊人的成功，但他们也面临无法融入全面战争的极其尴尬的局面。[23]陆军航空队事业部门很快使“飞虎队”的发展受阻，陆军的士气无法容忍与一帮拿着高薪的平民并肩作战。然而，陈纳德、他的飞行员和中国政府都想让“飞虎队”就按目前的机制运行，为他们的动机、能力和灵活性歌功颂德。该怎么安置志愿队，如何支持并使用它以及是否由美国军方正式

收编等问题，从美国参战伊始就在中国和美国华盛顿引起激烈的辩论。

领导陆军航空队在亚洲大陆的飞行工作的是46岁的第10航空队司令克莱顿·L.比斯尔（Clayton L. Bissell）陆军准将，而比斯尔的多项职责之一是实施、执行、管理罗斯福总统要求空军承担的中国空运。[24]比斯尔是战争部心仪的人，作为文官曾有极优秀的纪录，其所做的工作都是单调的不起眼的工作，而非不可或缺的后勤。陈纳德觊觎比斯尔的工作，但马歇尔、阿诺德和史迪威担心，陈纳德与中国极为密切而长久的关系会削弱他为美国利益而行动的能力，而且没有任何人认为他可以处理所需的文职工作。名义上，比斯尔和陈纳德好像是个优良组合：管后勤的物流师和技术精湛的战术家。在现实中，这是一个不幸的配对，因为陈纳德讨厌比斯尔。[25]陈纳德并非唯一持这种看法的人，大多数人发现与比斯尔工作非常不愉快，但由于他担负向中国空运物资的责任，因此是中航需要与之工作最密切的官员之一。邦德曾承诺向中国空运是可能的，并没有承诺是容易的。一系列的问题妨碍了最初的努力：飞机、人员和备件的短缺；将物资送到阿萨姆邦以运往中国所遇到的困难；泥泞落后的汀江机场虽然被迅速改进，但其条件仍给业绩拖了后腿；季风带来的降雨困扰了该区域，迫使航空队的运输机停留在地面上不能起飞，这样的情况在5月下旬有8天，6月有13天。[26]使所有这一切变得更为复杂的是航路地形本身。离开印度时，飞机不得不爬高飞越印缅边境的帕特凯山（Patkai Range）10000～12000英尺的峻岭，跨越缅北的蛮荒无路的丛林，然后超越三江并流峡谷地带15000英尺的高峰。高峻陡峭、崎岖连绵的山脉获得了令人生畏的名声和一个绰号——飞行员称之为“驼峰”。

邦德在华盛顿期间，亚瑟·杨担负邦德的责任。[27]因为比斯尔认为中航并未有效地使用飞机或在季风气候中没有尽力，便把亚瑟·杨叫到重庆开会，暗示中航没有努力将堆积在昆明需要向外运送的大量锡和钨运输出去，他要求解释为什么中航的2架《租借法案》的飞机停飞了。

亚瑟·杨听到这样的责骂很是惊愕，但因专业知识不足而没有挡开这个攻击，他回到办公室写了封信给夏普，满篇都是比斯尔的批评。

夏普可一点也不欣赏这个书呆子经济学家的清高，他同样不欣赏中继传递过来的比斯尔将军的批评，并认为比斯尔领导着一个不能胜任的组织。[28]以夏普的判断，相对于在军方手中的设备量，其飞往中国的运输量太少了。对他来说，陆军航空队看起来像是力不从心，这种情况在他眼中已经证据确凿地——而且是不幸地——被证明了。6月初，美国空军打算为盟军空军在中国的力量添加进攻性的核心能力，派出一批“B-25”轰炸机到东方来取代那些在杜立特袭击中损失的飞机。[29]5月底6月初的时候，主要由戈登·利兰（Gordon Leland）少校指挥的第一批共6架“B-25”已经抵达加尔各答。少校计划在6月2日飞往汀江，然后在第二天飞越驼峰前往昆明，在途经腊戍时进行轰炸以宣示他的登场。

当空军准备好飞越驼峰时，夏普在机场，他提出向军方的飞行员和领航员简介有关地形、航图、无线电台、航路和程序等情况，分享他在亚洲飞行十年积累的知识和经验。利兰少校拒绝了夏普的提议，坚持说他和他的飞行员已经拥有他们所需要的全部信息。

这些轰炸机带着严重超载的个人装备、额外的0.5英寸口径弹药和满载军械——他们携带了如此之多的“必不可少”的重量，以致选择没带多少储备燃油——离开汀江并轰炸了腊戍机场，炸毁了1架日本飞机。2架敌人的驱逐机紧随6架轰炸机之后冲天而起，4架“B-25”关掉油门并急急忙忙地寻找云层，敌机打伤了另外2架为节省燃油而保持巡航速度的轰炸机，打死1名报务员。几分钟后，逃逸的4架轰炸机中的3架在云中以为达到了想象中的安全高度，开足油门，结果撞上山腰坠毁。第4架在云海茫茫的陌生地形中迷失了方向。惊慌失措的军方试图联系中航的昆明测向站为迷航的飞机提供方向——但因为中航自己的飞机一架都未入境，中航在昆明的员工已经下班了。该迷路的轰炸机汽油耗尽，机组

人员在1940年10月“福克西”·肯特遇难所在地的沾益附近跳伞逃生。6架“B-25”中只有2架弹痕累累的飞机到达昆明，军方损失了4架轰炸机和19人。

比斯尔为此惨败怒发冲冠，指责中航至少应负部分责任。[30]夏普拒绝承担一丁点儿责任。1933年时，因为他只有1000个小时的飞行经验，不足以使他在美国国内航空公司担任副驾驶，他便来了中国。[31]自那时起，他已经积累了大约10000小时的飞行时间。空军大多数的高级军官已经多年没有飞行，至于低级军官，夏普不认为许多只飞过三四百个小时的“专家”驾驶着多发动机的飞机来到远东就可以自吹自擂，夜郎自大。考虑到航空队的惊人扩张速度，军队飞行员缺乏经验情有可原；但军方领导层的态度则不可原谅。[32]大部分的中高级空军军官攻击夏普和中航其他人员是自我吹嘘的业余人士，不顾一切地要向平民展示应该怎么做。考虑到中航有五年在战争中飞行的经验，如此军队作风是非常不明智的态度。夏普匆匆写了一封信，“穿着带平头钉和尖刺的靴子，正好跳到比斯尔的喉咙里”，把过错的责任公平地归咎到它应该属于的地方——航空兵的傲慢和无能。[33]

即使可以在华盛顿与妻子、他们的两个儿子和家族亲戚在一起共度如此美妙的时光，邦德在海斯庄园从未感到过完全舒坦，发生在亚太地区的事件让他有太多的担心。缅甸的彻底沦陷似乎使空运成为保持中国抵抗的唯一希望。战争进行得并不顺利，但最近在中途岛海域沉没的4艘日本航母是个例外，而且中途岛和与中航相关的亚洲若干地区相隔几千英里。整个4月和5月，宋子文留邦德在美国，运用邦德从实践中得来的专业知识抵消空军对于中国空运的“不能做”态度的负能量。[34]但到了5月下旬和6月初，华盛顿对该计划的承诺似乎确定了下来，宋感觉自己应付得了，可以让邦德重返亚洲了。作为离开前的社交活动的一部分，邦迪和姬兹与劳克林·柯里及其夫人共进晚宴，寓工作于娱乐。[35]四人刚坐下来吃饭，就被来自斯坦利·霍恩贝克的电话打断了，他指示邦德

与参谋长联席会议主席马歇尔将军晨会，马歇尔也是盟军整体战争努力的事实上的指挥官。在战争部，马歇尔穿着笔挺、合身、整洁的军服，恪守礼仪、谨慎体贴，一副职业礼节和相互尊重的样子，所有的一切与邦德几周前对阿诺德将军所产生的印象形成鲜明的对比。在他的办公室里，马歇尔说需要一位非正式特使带个信给蒋委员长，而斯坦利·霍恩贝克曾推荐邦德。邦德当然毫不犹豫地答应下来，得到盟军最高级别军人的信任使他受宠若惊。马歇尔总结了他所需要传达的内容，承认自珍珠港事件以来战争进行得并不令人满意，在中东和远东的挫折迫使马歇尔将租借法案用于中国的资源改为帮助英国保卫缅甸、印度和埃及。不得不给予缅甸和印度更高的短期优先级待遇，因为，没有印度，作为盟友的中国就无法做出积极的贡献。马歇尔知道蒋介石为那些决定指责英国，虽然马歇尔将它们作为可能最快打败日本的办法，但没有把它们当作心目中的目标。马歇尔希望向蒋介石解释他的战略思维，但他无法通过正式渠道去做，否则就会激起中国的正式抗议和要求换取让步的大声疾呼。

会面后不久，邦德开始了为时两周的长途远行回到亚洲，他在重庆向蒋夫人传递了马歇尔的消息。夫人礼貌地收下信，并向邦德确认，蒋介石完全理解这件事。

不幸的是，邦德在美国的时候，夏普做了不少事使中航与比斯尔将军和空军的关系恶化。正如邦德到达亚洲后在一封写给比克斯比的信中说，“他有正当的理由想这么做，但他没有正当的理由真的这么做”。[36]邦德结识比斯尔将军，讨论测向设备的需求，没过多久，他也经历了一些曾经让夏普崩溃的令人恼怒的情况。比斯尔将军质疑他的每一个想法，显然在一般性原则上相左。邦德以为比斯尔喜欢这样的冲突，终于认为那就是与比斯尔打交道的典型方式和与军队打交道的普遍方式。“然而，中航将100%继续保持合作”，他告诉比克斯比。“无论这位将军的态度好或坏，中航都会这么做。”

军方的愤愤不平似乎部分源自从统计上来说两个机构之间无可争辩的性质上的差距。1942年6月，军方空运了106吨货物进中国；[37]中航则用仅军方三分之一的飞机数量就空运了91吨。[38]要不是军方没能持续不断地向中航提供货物，中航会运载得多更多。

中国远征军的2个师用了5月的下半个月和6月的大部分从密支那向西北撤退，他们穿过茂密的丛林，顶着如注的季风暴雨，朝着西北偏北方向的钦敦江谷顶端艰难前行，从那里他们可以逃到印度边境上的阿萨姆邦的雷多（Ledo）。[39]正当越来越多可怜的幸存者距离抵达安全区域只有50英里远的时候，蒋介石[40]的一道命令改变了他们的目的地：他允许一个师继续前往雷多，但命令另外一个师90度转弯向东，穿过缅北丛林和三江峡谷崎岖的中心地带返回中国，迫使这些士兵在世界上一些最残酷的地形经历数月难以形容的苦难。[41]

美军飞机断断续续地在雨季云层的掩护下飞行，向不幸的远征军步兵空投物资，但送达的食品不够。蒋介石希望中航做这个工作，交通部长将该命令传达给邦德，邦德去见比斯尔将军，当邦德向他解释这个命令时，他大发雷霆。这是白费力气，比斯尔吼道，这个中国步兵师打算挨着饿走回中国，而不是取较短的路线去印度。

邦德说，他能理解为什么蒋介石希望他的军队在中国而不是印度，即使路途更艰难。他想做的只是帮助中国士兵。

在接下来的4天中，交通部长每天都打电话给邦德，问他为什么物资还没有送到饥饿的步兵手中。远在汀江的驼峰，吴士已经将飞机准备就绪，但是美国军方一直没有提供任何食物。

比斯尔的固执逼得邦德进退维谷：要么向中国政府的一个部门说谎，而他已经与这个部门光荣地开展业务长达11年；要么说真话——一位美国将军如此反对蒋介石的政策，以致他明明有办法可以缓解中国士

兵的困境，却宁可让中国士兵受苦受难，这肯定会在最高级别上损害中美关系。对中国人，邦德支支吾吾，说诸如运作有困难之类的托词。4天以后，他终于面对比斯尔。“我再也不能承担这种责难，我要向部长发个情况说明。我们准备好了，但不能得到食物。我还能报告什么呢？”[42]

第2天，食物出现了，中航开始空投，而中国远征军继续其充满艰难险阻的中国之旅。“那听起来不合理，事实也如此，”邦德在给比克斯比的信中描述了这种纠葛，“但它远比我看到的许多事情更合理。”

1942年中间的几个月里，除了与美国陆军航空兵打交道的困难外，邦德的最大问题是飞行员。[43]由于他和宋子文已经确定了每月交付2架《租借法案》飞机，为了有效地运营新飞机，中航每个月需要增加4～6个机组。邦德在美国的时候吸引了一批飞行员到亚洲来，但需要更多，而空军的大规模扩张将最合格的男子全吸引过去穿军装了。中航应对明显短缺的短期解决方案是和陈纳德的美国志愿队的飞行员和地面技术人员签合同——陈纳德的“飞虎队”具有独立的平民风格，为军方所不容，他为了保持这样的风格而做出很大的努力，但现在失败了。“飞虎队”队员为期一年的合同将于7月初到期，“飞虎队”于7月初行将解散。具有讽刺意味的是，空军需要陈纳德的人服务，希望吸引他们参与穿军服的服务，但不幸的是，军服无效，比斯尔将军做出种种招聘努力，因几乎没有很好策划而造成的威逼恫吓、空洞咆哮和虚张声势，反而冒犯了这帮志愿者。意识到中航的诱惑，军队试图阻止中航雇佣任何“飞虎队”人员。来自纽约的比克斯比和在印中的军队指挥官的信息明令禁止中航招聘陈纳德的人，但这些消息没有包含足够严重的威胁，未能劝阻邦德、夏普和吴士在他们中间暗地进行试探。

1942年7月4日，美国航空志愿队在创造了历史上任何战斗队最好的作战记录之一后解散。正如一位“飞虎队”飞行员自豪地向《生活》杂志

说，他们曾“用一根鞋带提起地狱”[44]。[45]蒋夫人在“飞虎队”正式存在的最后一天为志愿者们举行了晚会以示敬意。[46]邦德出席，在蒋夫人欢迎来宾时，他排了两次队，极大地逗乐了她，在他第二次经过时，蒋夫人开玩笑说他“难以抵挡两次表示敬意的机会”。[47]入场后，邦德品尝了夫人的非酒精杂果宾治，这是她提供的最烈性的饮料，他在“飞虎队”人员中周旋。蒋夫人让她的客人玩音乐椅，这对于习惯了大喝大闹的战斗机飞行员，在灌了满肚子圣女果果汁后，倒是一个意想不到的消遣。她安排了一个正式的仪式，送给陈纳德一幅陈纳德与蒋氏夫妇站在一起的油画。所幸晚会很早就结束了。晚11点，邦德的司机开车穿过绵雨送他到卫理公会大院。

可以预见的是，空军还没有准备好承担“飞虎队”从空中保卫中国的责任。[48]陈纳德从他的志愿者中征求志愿者，要求他们多坚守两个星期，使空军准备好驱逐机编队参与战斗。18名“飞虎队”飞行员同意额外的服役，其中包括卡米尔·约瑟夫·“乔”·罗斯伯特（Camille Joseph “Joe” Rosbert），乔是个费城人，黑头发，蓝眼睛，不胖不瘦，他于1941年为了摆脱海军巡逻飞机单调乏味的飞行而与陈纳德签了合约。这个任务不轻松：7月10日，一位延期服务的“飞虎队”飞行员在中国中部地区执行任务时死亡。罗斯伯特完成了延期服务后，就在加尔各答和中航谈条件。和航空兵不一样，邦德、夏普和吴士对乔开门见山地说，起薪是每月飞行60小时800美元；飞行60小时到70小时是每小时10美元；70小时以上是每小时20美元。他将在加尔各答待一两周，然后飞跨境空运，直到飞够了小时数就回加尔各答。一件真正使乔难以接受的事情是，军队没有按照合同的承诺给他们探亲假。中航也不能立即送他们回家，但它平均每月在美国接收2架“DC-3”，需要有人把飞机开回亚洲。基于交货计划，中航承诺每次送2名“飞虎队”队员回家休假3个月，到他们休假结束时，让他们每人飞1架飞机回来。

工资高，继续飞行生涯，返乡假，有组织能力，无军事服役烦恼，

在加尔各答的奢华生活，战后在泛美航空就业的希望，而且，最重要的，这是为战争努力做贡献的光荣且重要的方式：乔·罗斯伯特都听进去了。“把合同给我”，他说。“我会为你飞。”[49]

对于乔·罗斯伯特，这是一个性命攸关的决定，这个决定将使他付出难以形容的痛苦的代价，而且险些要了他的性命，但这家航空公司是很难抗拒的。当解散尘埃落定之时，陆军航空队从美国志愿队得到5名飞行员，中航得到16名[50]。

钩心斗角不能缓解美国军方和中航之间的紧张关系，考虑到中航与军方的合作如此密切以及变成公然对抗关系的风险，邦德想在约瑟夫·史迪威中将那里培养良好的印象。[51]史迪威是在亚洲的美国军队中职务最高的人。邦德有一些希望史迪威能够解决的业务问题，于是安排在史迪威位于重庆的总部拜会，这是一间平顶的现代主义别墅，俯瞰嘉陵江，原本为宋子文而建，其禁欲风格的设计很好地揉入了史迪威的斯巴达式的倾向。[52]

史迪威已于5周前走出缅甸，他看起来像铁丝网一样单薄，也像铁丝网一样带刺，他因患黄热病而带有缺陷的血浆引致黄疸而肤色略呈浅黄。前一天，他被医生诊断为患了血吸虫病，虚弱的病体与工作的挫折磨难交加。尽管中航分配到的《租借法案》飞机来自美国政府最高层，史迪威不高兴，感觉所有送往该地区的军事装备应服从他的指挥。他要求邦德给出分配的理由。

邦德解释说，中航是一家中国公司，按照中国法律管理，而其大多数官员是中国人。按照《租借法案》向中航提供这些飞机，是在盟国的大多数决策传递出相反信息的时候告诉中国，它没有被遗忘。

军事上的考虑应压倒外交上的考虑，史迪威反驳道。

“将军，我要坦白地说出来，你是西点军校出来的人，不会喜欢我的解释，但我可以支持我所说的一切事实。直截了当地讲，在美国军队，没有任何一个级别的军官，也没有任何一个单位，能够在驼峰上运行得和中航一样好，在远东的陆军航空队军官没有一个认为驼峰空运是可行的。除非被迫，他们没有全心全意地去尝试。你需要让我们得到这些飞机，这样我们可以证明它是可能的。”[53]

邦德没有得到对他的运营问题的回答就离开了会场。

自5月中旬以来，整个夏天，西南季风的大雨浸泡了阿萨姆邦和缅甸，连天的倾盆暴雨把未改良的道路和跑道变成了泥沼。[54]水在油箱和化油器内变稠，从汀江到昆明大多数的航程都是靠仪表飞行。第10航空队新成立了印中联队，打算用来从事驼峰空运，然而恶劣天气使飞机近乎完全不能起飞。中航不管不顾，携带超标了许多的有效载荷照飞无误。史迪威将军在日记中记下了这些差异：“对装载量不重视。中航4700磅，美军3500磅，当天气让我们停飞时，中航照常飞行。”[55]7月，印中联队的35架飞机运送了73吨货物到中国；[56][57]而中航使用9架飞机就运送了136吨。[58]

尽管有空运最初的努力，交付的几百吨物资不过是自由中国需求的沧海一粟。国民党中国囿于贫穷的西部省份，并要尽力同时应付与毛泽东的共产党和各种地方军阀势力争夺权力、声望和地位，处于巨大的压力之下，其紧张程度体现在其货币价值上。1942年9月的物价是1937年的30～60倍，而且通货膨胀的步伐越来越快，国民党财政部长孔祥熙的货币政策使之加速。[59]对缺乏收入、财政赤字和在中国到处肆意挥霍的大量非预算资金等问题，他的主要回答是印刷更多的纸币来填补短缺——当然，这种办法除了让纸币贬值、银行存款和债券越来越不值钱，以及少量纸币被藏在农家小屋的墙内之外，起不了什么作用。在中国的历史长河中，宋朝和蒙古帝国就是在通胀旋风中垮台的。到了1942夏

天，另一种类似的风暴开始打击中国国民党的支撑基础。讲求实际的中国人看到保护自己的财富的两种方式：囤积商品和自有黄金——中央政府规定两者都是非法的。不管三七二十一，黑市像雨后春笋般兴起：药品、服装、大米、奶粉、其他食品、化妆品、牙膏、珠宝、香烟、尼龙丝袜、香水、手电筒、派克钢笔、手表、打字机色带、信封、汽油、轮胎、火花塞和废金属——任何有形的商品仿佛都比国民党的货币能保值。[60]在1942年9月的花名册上，中航约有30名拥有或即将获得资格的正驾驶。[61]该数字是迄今中航13年历史上最高的，中航的飞行机组和机械师在进出中国的飞行中获得了独特的能力，在亚洲的定位最完美，成为可以在本分以外有筹集资金机会的人。公司领导希望优厚的薪水足以规避员工从事走私，有时他们会这样做。然而，有些较不顾忌的人为了更有利可图的机会而把手伸长，在他们看来，丰厚的工资只是提供了相当量的风险资本而已。1942年夏末，一名胆大的飞行员可以在加尔各答以180卢比购买1盎司黄金，带着它飞越驼峰，以中国纸币6300元出售给昆明的黄金投资者，然后用那一卷钱从任意一位黑市货币交易者手中购买了406卢比。[62][63]用简单的金融术语来说，飞行员在印度买入黄金并在中国卖出，投入的资本在每次成功的飞行中得到125%的回报，市场效率低下加上周转神速，使财富积少成多。

1942年9月2日，昆明机场督察冲上波特（J.A.Porter）机长驾驶的飞机，发现了藏匿在他的座位下的410.8盎司黄金——25.5磅，在黑市上价值超过250万中国元。光是这一趟飞行，波特就可盈利约14500美元，相当于他一年半的工资（约合现代18万美元）。海关没收了波特的黄金；吴士将其解聘。3名中国机械师揭发了他的计划——波特必定是对待他们很恶劣，也可能是拒绝和他们分利，考虑到机械师控制飞机的飞行价值，这两种行为无论哪种都很危险。

这个月的晚些时候，督察人员发现了藏在“C-53”飞机后方洗手间的洗脸盆下边的22磅黄金，机组人员都否认知道这个情况，这些黄金有可

能属于汀江的机械师，他用这种方式发送给昆明的同事。邦德试图遏制走私，禁止飞行机组人员穿新衣服，每人只能带一块表，除了结婚戒指不得佩戴任何黄金首饰，还不允许在普通航班上携带铺盖卷、睡袋或毛毯，除了当班机长获准携带一支钢笔外，其他机组人员一律禁止。[64]

还有其他的违规行为。中航在香港的银行留下了邦德来不及撤离的14.8万美元（约合现代185万美元）。[65]他假定在那段时间里这钱已经丢了。让他很吃惊的是，9月中旬，这钱竟然在重庆"出现"了。显然，公司获得现金是不错的，但它的回归散发出像重庆下水道中的臭味——国民政府高层中的某人从某个地方在敌占区做生意。邦德想知道此人得到了什么交换条件。

为使珍珠港事件之前从南雄空运钨矿石的飞行业务继续进行，1942年，管理经济事务的部长兼国民政府资源委员会主任翁文灏承诺提供15000吨钨给美国——这是中国用于试图说服美国政府向中国空运提交飞机的杠杆支点。[66]当时，美国的钨严重短缺，以致美国陆军选派士兵在美国本土的钨矿工作，邦德帮助传递这个消息给中国。8月中旬时，国民政府资源委员会声称钨矿供应"暂时性匮乏"，并催促美国出口锡以替代。不过，玻利维亚提供美国用的大部分的锡，从物流上来讲，这是个远远没有那么复杂的来源，不可能迷惑美国按人为抬高的价格坚持以"官方"汇率20∶1购买金属锡，而实际汇率在80∶1～100∶1之间波动。美国金属储备公司是个类公司的政府实体，其建立的目的是为了协调美国战争机器的金属供应，该公司不想用锡替代钨，不想开这样的先例。只有极少数的美国人意识到是什么引起钨的缺口，弗兰克·多恩（Frank Dorn）上校是史迪威将军最亲密的助手，认为这暗示了中国的交战状态甚或缺乏交战，"相当于存在着未经宣布的和平"。[67]他写道："在中国的自由区和敌占区之间进行着来来往往的通邮和相当大量的贸易。这就是为什么钨的运量远不如预期的那么大。日本人出价稍高一点。"金属储备公司通过提高购买钨矿的价格解决了短缺问题。

大多数美国人都以为中国将摆脱把外来侵略者放在最优先的位置，并按照这样的错误假设行事。只有极端的现实主义者如史迪威、多恩和高斯大使认为，不管是国民党还是共产党，无论他们多么大声呼喊地挥舞着抗日的大刀，驱逐日本并非这两个争夺中国控制权的冤家对头的首要政策议程。[68]日本对远东霸权的追求为中国的争权夺利提供了强大的替身，共产党和国民党都相当满意地容许美国粉碎日本。他们的目光已经越过日本战败，机动地积聚着为了未来对抗所需要的军事、经济和政治资本，以取得最大的战利品——统一和统治中国的权力。

10月，季风开始逐渐消失，厚实的阴云覆盖和持续的暴雨逐渐变成了开裂的天空和骤雨，并随着时间的推移越来越广泛地消散。[69]邦德、夏普和吴士知道天气转好会把日本招惹回来，就他们所知，美国陆军航空队和英国皇家空军在有季风保护的期间没有做出任何有意义的努力来升级阿萨姆邦的防空警报网。不出所料，10月25日星期日，日本突然空袭汀江，但中航没有受损，因为其所有11架《租借法案》的“C-53”飞机在黎明时分离开，直到黄昏才会回来。[70]星期一，吴士让10架飞机在黎明就消失。一名飞行员正在第11架飞机内温习飞行程序，在汀江机场跑道上练习着陆动作。他看到炸弹在机场上爆炸产生的灰黑色的羽毛状烟云，便猛推油门杆，拖着机轮，以最低高度咆哮着飞离汀江，没顾上看一眼敌机，更看不到3架正在向他俯冲的日本零式飞机。[71]一位军方的“P-40”飞行员飞过来施以援手，击落了为首的零式，跟着就被其他日机击落身亡。中航飞行员逃了出来，驾驶着空荡荡的飞机越过驼峰飞到昆明，在那里才得知他离死亡只有一步之遥。[72]中航的一批工作人员找回了这位为拯救他们的飞行员而献出生命的“P-40”飞行员的尸体并送还陆军航空队。军队飞行员虽然缺乏经验，但错不在他们，他们中的大多数罕见地英勇。只是他们的领导还有许多不足之处。

中航在3天的空袭中没有遭受损失，但航空队在空中被击落了2架战斗机，另有4架战斗机和10架运输机在地面上被摧毁，日本袭击轰动了

在新德里的陆军司令部。他们指示在重庆的军事代表团判定中航的意图，一个电话召邦德前往陆军总部，一群急切的军官围拢在这位中航高管周围，急切地想确定他的公司是否打算继续运营。

“是的，我是这么认为的。你为什么要问这个？”[73]

“嗯，看起来这场战争终于开始了”，他们的发言人絮絮叨叨，告诉邦德要毫不气馁，迎着困难上，并向他保证，他们会取得最终的胜利。

“对我们来说，五年前就开始了”，邦德冷冰冰地、不动声色地说，尽量做到有礼貌，感谢军官们的关心。如果他们把工作做好了，要宽恕他们那种叫人喘不过气来的傲慢会容易得多。

除此之外，军方还没有为使用中航的《租借法案》飞机支付任何东西。邦德正在开展向军方提供服务的合同的谈判，虽然他知道中航最终会得到支付，但军方冰川消融式地支付应付账款严重破坏了中航的现金流。[74]唯一维持《租借法案》飞机在空中飞行的是美孚石油公司非常慷慨的协议，该协议约定，中航无须支付汽油和燃油费用，直到军方向中航支付了账款。苏联贸易代表库斯明斯基（Kusminsky）先生给中航解了围，他在中国买了80吨的汞[75]，请邦德运送到印度。[76]

“你为什么不叫军队飞呢？”邦德问道。“他们会免费做的。”[77]

“他们已经这样告诉我们有2个星期了，但1吨都没运。”

邦德感觉到机会来了，安排飞机以每吨500美元的价格运送水银，4天之内中航就把这些汞全部运到印度。苏联人立即汇款到纽约。2周后，中航运送了300吨俄罗斯的锡，苏联共产党同样及时支付，使中航在等待美国军方兑现期间有偿付能力。

在驼峰的另一边的阿萨姆邦，为了给在向中国飞的轮班的飞行员提

供住宿，中航已经在距离汀江机场几英里的一个茶叶种植园主的平房内建起了宿舍。[78]像该地区的其他每一座建筑物一样，它竖立在8英尺高的木桩上，以保护它免受雨季洪水的侵袭。它有100英尺宽，陡斜的屋顶上铺着茅草，一个宽阔的阳台横跨整个建筑的正面，台阶从地面直上阳台。高大而枝繁叶茂的树木在大院内投下令人愉快的阴影。陆军航空队的生活由其阿萨姆邦的本地人员安排，与他们恶劣的生活条件相比，中航员工简直是养尊处优。但中航仍然同样受到飞行员短缺问题的困扰，自今年年初《租借法案》飞机开始到达时就受到了妨碍。中航尝试拉有经验的飞行员到亚洲来，把触角伸向世界各地的航空界。

一个听见了中航呼唤的人是皮特·古蒂尔，他自珍珠港事件以来一直为泛美航空非洲公司（Pan American Airways-Africa）飞行。[79]这是泛美航空的一家为运送飞机和物资横跨非洲大陆而成立的子公司，他之所以加入该航空公司，是因为空军认为27岁的他年龄太大不适合军事飞行，11个月前军队修订了该限制，但古蒂尔拒绝了他们招募泛非飞行员笨拙的尝试，而是前往阿萨姆邦，希望赶上泛美航空的中国合作伙伴的招聘。10月下旬或11月上旬，身高差一两英寸够6英尺的古蒂尔，皮质飞行夹克搭在臂上，成心弄皱的飞行帽扣在头顶，充满了飞行员不经意的魅力，推开了中航宿舍粗糙的木头门。出来后，他发现吴士正在和未婚妻梅姬打羽毛球，她被中航聘用来管理宿舍。

“我听说你正在找飞行员”，古蒂尔说道。[80]

“不是吧，”吴士吃吃地笑着说。“我们一直在到处找飞行员，然后你就来了，像泡过的茶叶片似的没精打采。”

吴士询问他的经验，古蒂尔三言两语说了一下履历：约800个小时，最后300个小时担任“DC-3”的副驾驶。

“你被聘用了，不过我要告诫你，这可不是你习惯的飞法”，吴士警

告道。[81]最近，中航已经在驼峰上失去了第一架飞机，消失得无影无踪。吴士叫来宿舍的印度管家苏克罗（Suklo），请他给古蒂尔找个铺位。

古蒂尔向前用流利的印地语问，苏克罗是否乐意给他准备个热水澡？

吴士惊得几乎掉了球拍。

“大人”，惊讶的仆人咕哝着，“你的印地语流利得几乎就像个本地人。你怎么会说得这么好？”

古蒂尔笑嘻嘻地用印地语回答，他学会这种语言好带漂亮的印度小姑娘上床。

苏克罗哈哈大笑，匆忙退下，与别的仆人分享这个故事。皮特·古蒂尔在印度度过他的童年，现在，在美国度过了长长的15年后，他已经准备好了在东方重新开始他的风流韵事。

吴士叫古蒂尔飞往加尔各答正式开始上岗，古蒂尔作为副驾驶跟随中航经验比较丰富的飞行员开始了驼峰之旅。不当班的时间，古蒂尔开始结交其他两个新来者——吉米·福克斯（Jimmy Fox）和查尔斯·夏基（Charles Sharkey）。福克斯来自得克萨斯州达尔哈特市，6英尺高，瘦得像西红柿杆，皮肤黝黑，得意地留着小胡子，十几岁时在老家学会了飞行，读高中时是班长。战前，他已经从加州大学伯克利分校拿到了一个学位，他是从泛美航空空中渡运公司（Pan American Air Ferries）迁移到中航的。[82]查尔斯·夏基来自马萨诸塞州劳伦斯，比其他两人早一个月加入中航，尽管古蒂尔认为夏基看上去还不到可以喝酒的年龄，更别说独自驾驶飞机，其实夏基最近已经通过鉴定成为正驾驶，使他成了新来的一拨人中的老手。夏基只有22岁，通过一系列的考核成为中航最

年轻的机长飞行员，他从十来岁开始就一直飞，他攒足了零钱和补贴就交钱学飞行，然后在汽油和飞机行当工作以积累经验；1940年和1941年，他在加拿大教授联邦飞行员候选人学习飞行，之后才来到亚洲；不言而喻，他绝对不让别人叫他查克（Chuck）或者查尔斯（Charles），而是坚持要人叫他“夏基”（Sharkey）。他兜里装满了中航的钱，为自己营造了在加尔各答卡里亚路（Kariah Road）疯狂赌博和喧闹狂欢的名声。

秋末，像大多数中航的新员工在加尔各答的永久住处安顿下来之前那样，古蒂尔、福克斯和夏基都进行了一两次飞行轮班，他们进城时就待在大酒店（Grand Hotel）或东方大酒店（Great Eastern），皆为英属印度的华丽的建筑。大酒店坐落并面对着乔林基街（Chowringhee Street）和梅丹公园（Maiden Park），梅丹公园是加尔各答中部沿着胡格利河东岸的一个细长的公园。东方大酒店在几个街区之外的旧法院街和英印街（British India Street）的十字路口。夏基、古蒂尔和福克斯在不当班的时候，被吸引到豪华大酒店吃圣诞大餐。地方政府在城市公共场合停电以困惑日本轰炸员和领航员，但在遮光窗帘的背后，大酒店为庆祝圣诞节而灯火辉煌。美国、英国、加拿大、澳大利亚和中航的穿制服的人聚集在酒吧中。腹缠红蓝相间的宽腰带的仆人熙熙攘攘地在酒店中穿梭，黄铜徽章在他们的头巾和白色外套上闪闪发亮。8点刚到，身着制服的酒店总监走进酒吧宣布，“先生们，晚餐准备好了”。

一百多名客人鱼贯走入餐厅，站在自己的座位旁，凝视着满桌的火鸡和火腿、沙拉和小菜、高耸的李子布丁、烛台和冬青树枝。总监下令坐下，管弦乐队齐奏圣诞颂歌，乐队正在演奏第二节的时候，被酒店外深沉的震动打断了。紧接着是口哨声和喊叫声：“空袭！空袭！”

宴会厅顿时陷入一片混乱，仆人四散逃离，乐队成员吓得呆若木鸡，军事人员冲出去归队作战，电力中断，酒店变得昏暗，只剩下餐厅

柔和的烛光照耀着还愿意待在座位上的三个中航人和二十多个穿着制服的各色人员。发动机的低沉轰鸣、警报的凄厉尖叫和更多的炸弹爆炸声在城市上空回荡。

“去他的”，一个声音说，“让我们在大餐变凉之前自己动手吧。”

一名英国军官发现了一把雕刻刀，便着手对一只火鸡开工，盛了一盘又一盘；另一个英国人将白兰地倒在一盆李子布丁上把它点燃，火焰迅速沉降为蓝色的辉光；夏基绕着酒吧走了一圈，拿出一大捆威士忌。大餐后，一个英国人在酒店的钢琴上弹奏圣诞颂歌，其他人喝着，唱着，直至凌晨。

第二天是英国的节礼日，古蒂尔一早下楼，数具死尸横陈在节日喜庆的残破碎片中，只好从中选了一条路径出去。走出餐厅，穿过门厅，在人行道边上13级令人头昏眼花的台阶下，古蒂尔面对面地看着加尔各答街道的一贫如洗。一个裸体女人一动不动地躺在人行道上，她的大腿被她自己的经血弄湿了，悬停着的苍蝇和两条瘦狗的一团脂肪傍在旁边；几个乞丐拦住了他。这幅景象与豪华大酒店的上流社会的殖民辉煌形成了异常极端的对比。

几个街区外，古蒂尔查看了张贴在东方大酒店的酒吧外公告板上的中航航班时刻表。另一位飞行员问他是否听说过其他两位新雇员艾伯特·约瑟夫·普里文考（Albert Joseph Privencal）和詹姆斯·“斯基皮”·莱恩（James “Skippy” Lane）。

显然，詹姆斯·“斯基皮”和艾尔·普里文考在完成平安夜飞行之后，在汀江的平房的休息室把酒聊天。很快，他们没有了痛苦的感觉，普里文考则没完没了地大谈他在战前如何成为一个神枪手，为柯尔特火器公司（Colt Firearms）测试手枪。最终，“斯基皮”·莱恩再也听不下去了。“好吧，普里，让我们看看你到底有多棒”，他从休息室的另一头叫

唤。“我赌10卢比，说你打不中我的脚。”

于是，来自佛蒙特州他泊山（Mount Tabor）的29岁的艾伯特·约瑟夫·普里文考，从他的飞行枪套中拔出一支柯尔特1911自动手枪，在“斯基皮”莱恩的脚上炸开了一个0.45英寸口径的洞。

驼峰飞行的压力慢慢开始展露出来。

---

[1] 自由中国从阿拉木图到兰州的中亚运输线在希特勒入侵苏联后衰落了。

[2] R.E.舒尔曼（R.E.Schuirmann），海军作战办公室提交给国务院的备忘录，1942.4.16，AMMISCA，马格鲁德将军呼应这种情绪：The Military Mission in China to the War Department，February 10，1942；均见FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，China，pp.13-16，31（“这样的宣传，如果我们自己的政府官员受其影响，即使是最轻微的程度，也会高度可能导致对美国的战争计划的严重背离。……可以准确地预料到，关于中国部分的如此误解会在这场战争中起作用，如果我们自己的战争计划全部基本上建立在任何这样的夸大的期望之上，我们可能大受伤害。”）；还有，Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.283-284。

[3] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.85，注释3（2），引用了Marshall to Magruder，February 15，1942.

[4] Gauss to the Secretary of State，February 21，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，China，p.24.

[5] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.53，引用麦克莫兰（MacMorland）日记，1941.12.16，18；另一份AMMISCA对中国的能力和缺乏进攻精神的评估：R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.42-43，写给马格鲁德将军；引用乔治·W.斯林尼（George W.Sliney）中校写给马格鲁德将军的备忘录；also，R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.71，80；the Military Mission in China to the War

Department，February 10，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.13-16；史迪威将军于1942年8月1日写给劳克林·柯里的备忘录，第14和15点，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 5，史迪威卷宗。

[6] *Strategic Planning，1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》），pp.9-15；政治关系顾问（霍恩贝克）的备忘录，1942.5.7；美国驻华大使（高斯）写给国务卿，1942.5.20；政治关系顾问（霍恩贝克）的备忘录，1942.5.20；远东事务司司长（汉密尔顿）的备忘录，1942.5.20；在国务院准备的备忘录，1942.6.27；均见FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.40，41，48-49，49-51，52-53，53-54，90-91；国务院对中国的战争潜力和蒋介石的领导力的乐观评估：远东事务司司长（汉密尔顿）的备忘录，关于电报报告，AMMISCA 256号，来自马格鲁德代表团；政治关系顾问（霍恩贝克）给副国务卿（韦尔斯）的备忘录，1942.2.16；远东事务司司长（汉密尔顿）关于中国的战争潜力的备忘录，1942.6.17；均见FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，China，pp.18-19，71。

[7] Secretary of State（赫尔）to the Chief of Staff（马歇尔），April 28，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.44-45。

[8] Lauchlin Currie to Madame Chiang Kai-shek，May 26，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.165；Sir William Slim，*Defeat into Victory*，pp.248-249.

[9] Hap Arnold，*Global Mission*，p.332；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.164；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.389.

[10] Harry Hopkins，总统特别助理。——译者注

[11] Thomas M.Coff ey，*Hap*：*The Story of the U.S.Air Force and the Man Who Built It*，*General Henry H. "Hap" Arnold*，p.270.

[12] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.315-18 （在*Wings*中，邦德描述会晤阿诺德发生在1942年3月初他刚回到华盛顿，但他与宋子文和阿诺德就相同的主题开两

次会似乎不大可能，笔者怀疑邦德记错了事件的顺序）；William Bond，“Report on Operations during 1942，” February 24，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）：“所建议的从汀江到昆明的货运服务是否可行的专题，在华盛顿非常认真地讨论了几次。P.H.黄（P.H.Wong）将军和沈德燮将军和我坚持认为做得到的，必须尝试”；H.H.Arnold，*Global Mission*，pp.331-33，417-19，425；Coff ey，*Hap*，pp.270-71；C&C I=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.1，*Plans and Early Operations*，*January* 1939 *to August* 1942 （韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，计划和早期行动，1939年1月至1942年8月》，第1卷），p.511；Oliver La Farge，*The Eagle in the Egg*，pp.121-22；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.202-4；Slim，*Defeat into Victory*，p.170；Otha C.Spencer，*Flying the Hump*，p.47。

[13] 当时，位于波托马克河对岸弗吉尼亚州阿灵顿的五角大楼正在建设中。

[14] 当时喷流的气象现象还没有被很好地描述或理解。

[15] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.315-318.

[16] 早在1942年4月13日，邦德就知道宋子文曾承诺每2个月将22架“DC-3”改装成“C-53”卖给中国，入租借法案对中国的账户：T.V.Soong写给交通部长Chang，April 13，1942，quoted in Young to Bond，May 21，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[17] 笔者访谈迪克·罗西，2004.9.24；访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14，2004.8.15；笔者与中航人员的谈话，2002～2009。该观点反映在许多公司通讯、战后的记载和对话中。

[18] Arthur N.Young to General Magruder，March 8，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[19] 罗斯福总统在印度的私人代表（约翰逊）写给国务院，April 16，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.675-676。

[20] Colonel C.F.Wang to Sharp，May 14，1942；Arthur N.Young to Bond，May 21，1942；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.339-340.

[21] C&C I=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.1，*Plans and Early Operations*，*January* 1939 *to August* 1942 （韦斯利·弗兰克·克雷

文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，计划和早期行动，1939年1月至1942年8月》，第1卷），pp.484，493；“History of the India-China Ferry under the Tenth Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地），p.5.

[22] Daniel Ford，*Flying Tigers*：*Claire Chennault and the American Volunteer Group*，p.255；笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，及访谈迪克·罗西，2004.9.23。

[23]（试图将他们嵌入战争努力中）：劳克林·柯里在珍珠港事件次日写给总统，提议美国志愿航空队可以形成美国空军特遣部队在亚洲大陆的核心：“给总统的备忘录：关于现在缅甸的美国志愿航空队的建议，1941.12.8；Chennault to T.V.Soong，January 12，1942；Currie to SEGAC and GROCO （劳克林·柯里写给宋美龄与陈纳德），January 19，1942；Currie to President Roosevelt，April 2，1942；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；SEGAC to Currie，from GROCO，January 26，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Chennault Folder；史迪威日记，April 1，1942；笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，及访谈迪克·罗西，2004.9.23；Charles R.Bond，Jr.，and Terry H.Anderson，*A Flying Tiger’s Diary*，p.69；Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，pp.140-143；Ford，*Flying Tigers*，pp.289-299；Olga Greenlaw，*The Lady and the Tigers*，p.83；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.91.

[24] SEGAC （for GROCO）to Currie （宋美龄为陈纳德写给劳克林·柯里），February 6，1942；Currie to Chennault，February 9，1942；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Chennault Folder；Currie to Madame Chiang Kai-shek，February 10，1942；Currie to Madame Chiang Kai-shek，April 1，1942；Madame Chiang Kai-shek to Lauchlin Currie，May 18，1942；均见LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，Madame Chiang Kai-shek Folder；George C.Marshall to Lauchlin Currie，September 10，1942，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 1，George C.Marshall Folder；Arnold，*Global Mission*，p.419；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.73，note 79 （引用麦克洛伊写给宋子文，1942.2.3）；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.474；比斯尔的战斗记录：http：//www.theaerodrome.com/aces/usa/bissell.php。

[25] 具有讽刺意味的是，虽然陈纳德拥有空中战斗的声誉，但事实上参加过空战的是比斯尔，他曾在第一次世界大战的最后一个夏季击落过6架德国飞机。陈纳德在停战协定签订后5个月获得了空军飞行勋章（欧尼·艾利森曾是陈纳德的飞行教官），尽管有传闻说他1937年在南京单枪匹马地与日本交战，但如同第二次世界大战中大多数高级别陆军航空队军官一样，他是从地面领导“飞虎队”。

[26] “History of the India-China Ferry under the Tenth Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）.

[27] Arthur N.Young to Sharp，May 26，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[28] Sharp to Arthur N.Young，May 30，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“History of the India-China Ferry under the Tenth Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）.

[29] 陆军准将Haynes写给摩尔中校，1943.4.20，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；Lewis Brereton，*The Brereton Diaries*，*3 October 1941-8 May 1945*，pp.127-128；C&C I=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.1，*Plans and Early Operations*，*January* 1939 *to August* 1942 （韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，计划和早期行动，1939年1月至1942年8月》，第1卷），pp.505-506；Ford，*Flying Tigers*，pp.347-348。

[30] Bond to Bixby，“私人的”，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10。

[31] *American Aviation*，Vol.33，No.2，June 23，1969.

[32] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.346，引自1942年具体日期不详的邦德写给姬兹的信；笔者访谈乔·罗斯伯特、迪克·罗西、古蒂尔、陈文宽、弗莱彻·汉克斯、威廉·马赫、唐纳德·麦克布莱德和许多其他中航老飞行员。

[33] Bond to Bixby，“私人的”，July 10，1942，PAA，Box 205，Folder 10。

[34] 远东事务司司长（汉密尔顿）给国务卿的备忘录，1942.5.28，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，p.58：汉密尔顿提醒国务卿，指出邦德“坚信在日占区之上可以成功地运营一条印度和中国之间的空运航线”；政治关系顾问（霍恩贝克）

给国务卿的备忘录，1942.5.29；FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.59-60：“在这一专题上的失败论绝大部分源于坐在总部做估计的人，而持相反意见的邦德先生，在其实践经验的基础上坚信这事情可以做成”；在劳克林·柯里写给罗斯福总统的信中，1942.6.3，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.62-63，劳克林·柯里提到他与“中国航空公司”的邦德的良好关系；邦德正在努力说服的观点：由近东事务司卡尔文·H.奥克斯（Calvin H.Oakes）提供的谈话备忘录，1942.5.26，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.56-57；William Bond，“Report on Operations During 1942，” February 24，1943；C.F.Wang to Bond，April 30，1943，均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）：“去年，中航通过你个人与在华盛顿特区的人的接触，说服了美国当局认识到通过驼峰运输战争物资是可行的。”

[35] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.320-324，328-329.

[36] Bond to Bixby，“私人的”，July 10，1942；Bond to Bixby，“亲爱的比克斯”，July 10，1942；均见PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10。

[37] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.167.

[38] 中国航空公司业务统计，1942.6，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[39] Bond to Bixby，“亲爱的比克斯”，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10；C.A.B.Docket No.1706，February 17，1947，p.31，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 14；42nd Meeting of the Board of Directors，July 1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“History of the India-China Ferry under the Tenth Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；克莱顿·比斯尔写给史迪威将军，“给史迪威将军的备忘录”，1942.7.26，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 5，Stilwell Folder；Leary，*The Dragon’s Wings*，p.153；史迪威日记，1942.6.24、6.30、7.2和7.8；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India*

Theater：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.140-142.

[40] 应为军长杜聿明。——译者注

[41] 指中国第五军的第96师。——译者注

[42] Bond to Bixby，"亲爱的比克斯"，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10。

[43] 笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，笔者访谈迪克·罗西，2004.9.24；越南档案馆口述历史项目，斯蒂芬·马克斯纳尔（Stephen Maxner）访谈乔·罗斯伯特，2001.4.13和17；"以下信息来自周至柔，基于陈纳德将军的推荐，并得到比斯尔将军的同意，"1942.5.27，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 2，AVG Folders；Bond to Bixby，"亲爱的比克斯"，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10；Bond and Anderson，*A Flying Tiger's Diary*，pp.155，177-179；Byrd，*Chennault*，p.149；Ford，*Flying Tigers*，pp.339-40；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.113；Erik Shilling，"Destiny：A Flying Tiger's Rendezvous with Destiny，" pp.166-169，169，177；Clare Boothe，"The A.V.G.Ends Its Famous Career，" *Life*，July 20，1942；Bixby to CNAC，May 14，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）："除非有美国陆军当局的书面批准，否则不得雇用美国志愿航空队飞行员或机械师。"

[44] 比喻以小博大。——译者注

[45] Clare Boothe，"The A.V.G.Ends Its Famous Career，" *Life*，July 20，1942.

[46] Ford，*Flying Tigers*，p.366.

[47] Bond to Bixby，"亲爱的比克斯"，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10.

[48] Bond to Bixby，"亲爱的比克斯"，July 10，1942，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10；笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，笔者访谈迪克·罗西，2004.9.23；Rosbert，*Flying Tiger Joe's Adventure Cookbook*，

p.109；Shilling，“Destiny，” pp.170-171；Bond and Anderson，*A Flying Tiger’s Diary*，p.208；Cliff Groh，“Cliff Groh”，*C.N.A.C. Cannonball*，March 15，1974；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.162；最终，19名美国志愿航空队飞行员将为中航飞行：“中航雇用了约16人”：William Bond，“Report on Operations during 1942，” February 24，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；and the March 15，1943，飞行员名单列出了15个前美国志愿航空队飞行员后来加入中航，不包括于1942年11月17日在驼峰牺牲的约翰·迪恩；但在“飞虎队”最后的美国志愿航空队名单上表明有19名美国志愿航空队飞行员加入中航：Ford，*Flying Tigers*，pp.389-397，那些不在1943年3月15日名单上的是弗兰克·阿德金斯（Frank Adkins），莱斯特·霍尔（Lester Hall），弗莱德·霍奇斯（Fred Hodges）和鲍勃·普雷斯科特（Bob Prescott），他们可能在1943年3月15日之后才加入了中航。

[49] 笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14，2004.8.15。

[50] 还有些美国志愿队队员先去了别处，再加入中航，因此最终中航得到20名（据中航官网cnac.org为20名，本书作者称19名），其中3名在驼峰空运中牺牲。——译者注

[51] 史迪威日记，July 5 and July 6，1942；Joseph Stilwell and Theodore H.White（ed.），*The Stilwell Papers*，pp.112-114；Theodore H.White，*In Search of History*，p.233；Eric Sevareid，*Not So Wild a Dream*，p.321；C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷），p.413。

[52] Judy Bonavia and Richard Hayman，*Yangzi*：*The Yangtze River and the Three Gorges*，pp.269-271.该别墅现在是个博物馆。

[53] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.330-335.

[54] 美国第十航空队空运总部于1942年7月15日正式启动：R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.200。

[55] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.167.

[56] （7.10有35架运输机在汀江，不能起飞）：R&S I=Charles F.Romanus and Riley

Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.165。

[57] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.167.

[58] "严格保密的备忘录：中航货运运营，印度至中国，不包括客运经营，1943.8.18，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）（中航还从中国运出了175吨）；"中国航空公司业务统计"，1942.7，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），说中航在7月总共空运了331吨的货物——严格保密的备忘录陈述的还要多20吨。

[59] *Morgenthau Diary*，Vol.1，p.575（"他们正在通过印刷钞票这场战争"）；the Ambassador in China（高斯）to the Secretary of State，May 28，1942，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，p.59；Stanley Hornbeck，"China's Military Capacity—Recent Relevant Information，" July 21，1942，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；美国驻华大使馆参赞（Vincent，文森特）给驻华大使（高斯）的备忘录，1942.7.22，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，China，pp.212-226；史迪威与白修德（编辑），*The Stilwell Papers*，p.128；White and Jacoby，*Thunder out of China*，pp.111-117；White，*In Search of History*，pp.214-221；Young，*Cycle of Cathay*：*A Historic Perspective*，pp.176，179-181；Young，*China's Wartime Finance and Inflation*，*1937-1945*，pp.261-268，299-328；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.197，249。

[60]（在信中所有列出项目均报告为1942和1943年的走私）：Sharp to All Flight Personnel，April 18，1942；Sharp to All Flight Personnel，July 4，1942；"List of Smuggled Goods，" August 21，1942；Bond to All Operations Personnel，November 18，1942；Bond to Bissell，May 3，1943；代理总飞行师McDonald to All Flight Personnel，June 5，1943；K.C.Lee to Sharp，November 25，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；James Houston Maupin，"Maupin，" *C.N.A.C. Cannonball*，July 1993。

[61] Owen F.Johnson，"Report on C.N.A.C.，" March 15，1943，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8.

[62] 1942年9月的黑市汇率是1印度卢比兑换15.5中国元。

[63] 上校Wang Cheng-futo H.E.Dr.H.H.Kung，财政部，October 2，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[64] Bond to All Operations Personnel，November 18，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[65] Arthur N.Young to Bond，September 14，1942；"Approximate Cash Position of C.N.A.C.，" September 20，1942；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[66] H.W.Davis，"Tungsten，" in E.W.Pehrson，and C.E.Needham （eds.），*Minerals Yearbook*，1942，pp.673-684；Secretary of State to the Ambassador in China （高斯），August 15，1942，报告基于"中国国家资源委员会的尹（音译）"提供的信息；Ambassador in China（高斯）to the Secretary of State，September 14，1942；Secretary of State to the Ambassador in China，September 22，1942；Ambassador in China （高斯）to the Secretary of State，November 11，1942；Ambassador in China （高斯）to the Secretary of State，December 29，1942；均见FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1942，*China*，pp.662-663，664，665，668，672；E.W.Pehrson and John B.Umhau，"锡"，in *Minerals Yearbook*，*1941*，F.M.Shore，ed.，pp.731-754。

[67] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.182-83，186；"Second Front Man，" *Time*，October 5，1942.

[68] 史迪威，"史迪威将军给劳克林·柯里的备忘录，1942.8.1，LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 5；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.182-183，186-187，引用一份电报，Stilwell to Marshall，September 4，1942。

[69] Bond to Bixby，Letter No.40-42，October 29，1942；Bixby to Juan Trippe，November 28，1942；均见PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 10；"NE Assam Air Raid Dope Told，" *C.B.I.Roundup*，November 5，1942；贾斯珀·N.贝尔（Jasper N.Bell）上校，"给公共关系官员的备忘录"，1943.5.5，"第十航空队印中联队历

史”的附件；“第十航空队印中联队历史”，1943.6.22，第8页；均见AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.346-347，引用邦德写给姬兹的信，1942.10；Royal Leonard，“Around the Japs over the Hump，” *C.N.A.C. Cannonball*，1990；Carl Molesworth，*P-40 Warhawk Aces of the CBI*，p.45-46；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.314。

[70] 《租借法案》飞机的实际交付速度并没有完全跟上该年早些时候所做的承诺。

[71] 从技术上来看，这些飞机不是“零式”（三菱“A6M2s”），而是一种日本海军飞机，但或许是中岛“Ki-43隼”战斗机，盟军代号“奥斯卡”，一种由日本帝国陆军航空队飞行的类似但又不同的飞机。然而，邦德在1942年10月29日给比克斯比的信中称之为“零式”飞机，而中航飞行员经常将战争期间日本的任何战斗机一概称为“零式”，至今仍这样做，所以在本故事中沿用“零式”这个叫法。

[72] 该中航飞行员是黄官悦，陈文宽最好的朋友和中航最早的3位美籍华人机长之一，他在珍珠港事件后重新加入中航。

[73] Bond to Bixby，Letter No.40-42，October 29，1942.

[74] K.C.Lee to Major General Wheeler，August 20，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）（截至1943年8月20日，军方尚未支付中航1942年11月和12月的账单）。

[75] 汞是现代战争的另一种关键的主要原料，德国人占领了俄罗斯主要的汞生产区顿涅茨盆地（Donets Basin）。俄罗斯正在伏尔加河流域的斯大林格勒与纳粹猛烈交战，不得不努力在世界各地采购汞以弥补短缺。

[76] H.W.Meyer and A.W.Mitchell，“Mercury，” in Pehrson and Needham （eds.），*Minerals Yearbook*，1942，pp.714，729；C.F.Wang to Bond，Woods，October 19，1942；K.I.Nieh to Mr.T.May，November 11，1942；Young to Bond，November 11，1942；“Report of the Business Department，Chungking，” February 15，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.335-36；Hugh Woods，“Cargo out of China，” *Wings over Asia*：*A Brief History of C.N.A.C.*，Vol.2，p.66；Woods，“Over the Hump，” *Wings over Asia*：*Memories of C.N.A.C.*，Vol.4，p.64。

[77] Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.335-336.

[78] 在许多收藏中的平房相片；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者访谈古蒂

尔，2005.1.22、1.23；许多其他对中航飞行员的访谈。

[79] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22、1.23；Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.66，74-75；J.Gen Genovese，*We Flew without Guns*，pp.155-156；唐·赖纳（Don Riner）写给cnac. org，2001.10.1，张贴在http：//cnac.org/sharkey01.htm。

[80] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22、1.23；Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.66，74-75.296 airline had lost：William L.Bond，“Report on Operations during 1942，” February 24，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Crashes，” *C.N.A.C. Cannonball*，March 1，1981；J.Gen Genovese，*We Flew without Guns*，pp.160 162；http：//cnac.org/accident012.htm，accessed September 1，2009。

[81] Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.75；“Overheard at the Reunion，” 日期不详，*C.N.A.C. Cannonball*，大概是1976年7月；Robbie Robertson to Reg Farrar，May 20，1979，*C.N.A.C. Cannonball*，October 1979。

[82] 泛美航空为运送军用飞机到它们将被使用的战区而成立的另一家子公司。

22 卡在基岩边缘

美国战争部对空运结果很不满意。[1]它于1942年12月1日解除了第10航空队空运物资进入中国的责任，并将空运项目进行重组，交给美军陆军航空队负责全球空运的空运总队（ATC）的印中联队。1943年2月，史迪威将军向印中联队下达空运5000吨物资过驼峰的任务，很快就明显看出，印中联队连接近基准水平都做不到。[2]“空运航线正在面临失败”，史迪威在他的日记中抱怨道。[3]

与之相对，中航正在树立一个优秀的榜样。[4]从1942年8月初至1943年1月底，中航在印中之间飞行了1185个来回，自7月1日开始每天在驼峰至少飞行一次，这是军方不可能复制的壮举。自8月开始，中航已经空运了465吨的纸币进入中国，比任何其他类型的货物总和还多140吨，这是中国通货膨胀萎靡不振的准确体现，[5]还有大量的铜锭和锌板、航空用品、汽车配件、重型机械、印刷油墨和纸张、铜线和钢丝绳、无烟火药、黄铜和钢帽、药品、轮胎、管子、各种战争物资和268名美国军人——全部都用来支持在中国的战争。中航同期空运出中国的有：1203长吨的钨矿，占美国工业消耗总量的7.4%；为苏联运送锡和汞；为盟军运送降落伞用丝、桐油、茶叶和6784名中国军人以充实在印度接受培训准备全面反攻缅甸的远征军和87吨用作美国海军漆刷的中国猪鬃。[6]要不是中航因备用零部件不足和缺乏（外部）合作而备受掣肘的话，进出双向的统计结果会更加令人瞩目。[7]

1月底，恶劣的天气困扰着驼峰。[8]每小时100英里的逆风将飞机猛然托起；飞机从中国返回印度时，在14000英尺高的云层会遇到严重的结冰情况；驾驶舱的温度降到华氏零下二十几度，如果飞行员幸运的话，可以将他们的“DC-3”型号的飞机仅仅爬升到20500英尺有阳光的高

空，在那里，他们在挡风玻璃被冻结的冰覆盖的情况下盲飞四五个小时，直至进入较暖的空气才能降低高度。世界上没有人可以在更差的条件下做定期飞行，但自11月以来，中航一架飞机也没有损失过。邦德每当想到这都会敲击木头（tap wood）来为他们祈福。

可惜，好景不长。[9]2月13日，一架“DC-3”在离开重庆40分钟后右发动机着火，机长迫降在长江的沙洲上。机上的每个人都毫发无损地逃出，乘船顺流而下返回战时首都。该飞机是“DC-3”型46号，中航最负盛名的“DC-2 1/2”，又名“法国DC-3”，自从它声名远扬的机翼更换后一直忠诚地飞行，这回，大江涨水把它席卷而去。不久，春天的临近带来了更加易变的天气，更糟糕的情况接踵而来。

3月11日清晨，日出前约90分钟，在汀江，仆人领班苏克罗像往常一样把飞行员叫醒，宿舍的留声机刺耳地大声播放着格伦·米勒（Glenn Miller）的《在加拿大蓝色的天空下》（“Under Blue Canadian Skies”）。[10]早餐后，副驾驶古蒂尔和他的机长拉塞尔·约翰逊（Russell Johnson）即将展翅飞越驼峰，为陈纳德将军运送航空燃油。在昆明的地面上，查尔斯·夏基、吉米·福克斯和奥林·韦尔奇（Orin Welch）在休息室内，每人都即将从汀江出发执飞一架飞机，一边看着民工为出港航班的飞机卸下汽油桶并装上锡锭，一边说长道短，谈论飞行。韦尔奇说他发现了一条在低于11000英尺的云层下可以穿过山脉的通道，考虑到在高空中骇人的飘摆不定的气流和严重的结冰，这是个有吸引力的选择，他提出在回程飞行时做给其他人看。

昆明向西，这些飞机聚集成松散的纵队队形。韦尔奇领队，然后是夏基，再后是吉米·福克斯，最后跟着的是约翰逊和皮特·古蒂尔。四机纵队爬升到10000英尺高度，绕开保山和大理的山脉，飞行得挺轻松，直到被一股分隔湄公河流域和萨尔温江的巨大山脊上的大气湍流弄得上下颠簸。一团巨大的云卷掩蔽了航路上最高的山峰，前方什么也看不

见，只看得到山腰下部的岩石、光秃秃的树和乏味的白雪。一条V字形的通道从云层下面切入，韦尔奇带领着这支小小的编队贴着厚厚的乌云下缘向它直奔过去，约翰逊和古蒂尔控制着他们的飞机在后面松散地监督。突然，大雪拍打在挡风玻璃上，韦尔奇穿过了这条通道；在大雪的号啕声中，古蒂尔失去了夏基的踪影，他几乎看不到在他前面仅700英尺的福克斯。湍流连续猛击着飞机，古蒂尔偷眼瞄了一下仪表——飞机被卷入通道下风向的向下气流中，时速下降为90英里，并以每分钟500英尺的速度下落，古蒂尔使油气混合物充分燃烧，开足马力向前，侧倾飞离。

就在前方，吉米·福克斯拼命想提速和爬升，但由于对同样的问题发现得太晚而无法转向。他掠过树梢，有这么几秒钟他好像做到了，但他的左机翼钩在了一棵树上，28000磅的飞机侧手翻式地在森林中穿行，在一大片带雪的碎片中，树木被打得稀烂。

古蒂尔勉强控制着飞机在通道上穿过了急泻而下的峡谷缝隙。他默默地祈祷，希望福克斯没事，但他已经看到了他的坠落并知道他没有在谷底出现，古蒂尔拉平向前，转向沿萨尔温江南下，并开始拉升。约翰逊没有看到福克斯的坠毁；古蒂尔告诉约翰逊他目睹的一切。不久他们又遇到云和雪，再次盲飞。一当他们获得了足够的高度飞越群峰，就转向朝西飞行。

自从来到印度后，吉米·福克斯就一直是古蒂尔最好的朋友之一。古蒂尔假装用手帕擦干驾驶杆上的湿气，希望约翰逊不要看到他抹眼泪。吴士在汀江的跑道上迎接他们，脸上刻着安慰和担忧。韦尔奇、夏基、古蒂尔和约翰逊回家了；福克斯没有。吴士竭力使自己显得强韧，但他的飞行员们一眼就看透了他。他听完了故事，转身避开落日，余晖在他的眼睛上投下阴影。“你们两个回宿舍。我会在这儿坚持，再多等一会儿，以防万一。”[11]

2天后，古蒂尔、韦尔奇、韦尔登·塔特怀勒（Weldon Tutwiler）和黄兆基（George Huang）又从昆明飞回印度。驼峰是温和的，他们在萨尔温江以西的山脉顺利地低飞。在缅北的航路上，滚滚的雷雨云扑面而来，余下的航程就没有那么良性了，看起来未必能规避飑线[12]。古蒂尔盘旋到极低空，在丛林和云底之间，被大雨敲打着挤过去，如此飞了半个小时，才进入前方稳定的天气。乔治·塔特维勒、黄兆基、韦尔登和韦尔奇选择了直接穿过风暴飞行。

黄兆基在15000英尺的高度飞进了积雨云，上升气流突然推着他的飞机猛升，可怕的湍流差不多要将飞机摇散。他急转航向，飞机在23000英尺高度猛地飞出风暴，在如此暴怒的天气中做如此高难动作，着实技艺精湛，但力量如此强暴以致将货舱中固定锡锭的绳索扯断了。上百磅重的金属砖在机舱内向空中蹦起，然后像炮弹般坠落，砸碎了地板，穿透了铝皮机身。幸运的是，这些自由落体没有切断任何控制电缆。韦尔登·塔特维勒经历了同样的情况。黄兆基和塔特怀勒吓得半死，便学着古蒂尔的样子，盘旋到低海拔，在风暴下方潜行。这样的好运气没有向奥林·韦尔奇微笑，他和他的机组再也没有到达汀江。

48个小时内2起致命事故使货运飞行员士气大降。[13]他们已经在常识决定不该飞的恶劣天气中飞行了好几周。邦德和王承黻上校飞到汀江，为飞行员打气，加强他们对为打赢战争出力的重要性的认识。中航近期快速扩张，而邦德在华盛顿待了4个月，使邦德没能像在上海和香港时代与为他飞行的飞行员相处那样，与新来的飞行员形成密切的关系。坦率地说，许多货运飞行员不喜欢他，在他们看来，他是个“西装革履的高管”，是个政客，甚至是块“抹布”，是个计算着还有几个月就到50岁生日的老头。他们中的大多数人20多岁不到30岁，就像所有其他地方的飞行员一样，因为邦德不会飞行或保养飞机，他们无法想象他能做什么重要的事情。那些战前加入中航的年长员工推崇邦德，但他们的影响力越来越弱。

不管邦德的激励是否真有效果，3月的第3周，虽然有结冰和降落在阿萨姆邦峡谷的7.5英寸雨量等情况，飞行员们坚持飞行，中航保持了每架飞机向中国的货运量远远高于军方的成绩。[14]

1942年秋天，中航兑现了其对前“飞虎队”王牌飞行员乔·罗斯伯特的承诺，送他回家休假了3个月。新年过后，他执飞一架新的《租借法案》飞机回到亚洲，并在驼峰上飞了若干个来回，其中间隔了每次约7～10天在加尔各答的大量休息和狂欢的时间。4月初，罗斯伯特在汀江，已经飞行了接近100小时或120小时，很快会得到另一个进城的配额。坦率地说，他正赚着如此高的外快，并不急着回加尔各答。[15]中航人员最近在中国发现了另一个非法财源，政府的债券持有人会出售债券以兑现券面价值的几分之一，飞行员将这些债券通过驼峰飞到印度，将它们存入中国银行加尔各答分行并电汇向美国，在美国他们的家人就可以按面值赎回美国货币，而在美国中国银行授予的官方汇率是20∶1，这等于在本已很厚的蛋糕上又加了糖霜。飞行员用这个办法套利做得如此之好，开始将这些中国债券称为“黄金债券”。当初，许多中国人曾被迫购买这些国民党的债券，债券原持有人曾认为这些飞行员居然会相信他们能从中国政府发行的债券上得到任何回报，真是傻得可以，如果他们听到“黄金债券”这个绰号，肯定会惊讶得目瞪口呆。用从走私黄金进入中国所获得的利润，这些混合成了第三轮巨大利润。此外还有其他机会：在中国，飞行员利用非官方汇率与官方汇率的差值，以官方汇率购买以美元计价的储蓄存单，该证书是中国银行作为反通货膨胀的手段——而飞行员付出的是以黑市汇率换得的中国货币。再一次，正是飞行员拥有可以将储蓄存单带出中国的能力而给了存单镀金的机会，因为，基于当时所有的实际情况，这些存单在中国国内是不可能赎回的。3月，乔·罗斯伯特认购了价值4450美元的储蓄存单（约合现代55400美元），在加尔各答存入银行，并电汇到美国，在那里这些钱按官方汇率被他的家人赎回。他的几位货运飞行的密友又买了几千美元。当中国财政部发现了该模式，便很快低调地禁止了其操作，不想引起美

国政府对官方汇率/非官方汇率的矛盾的太多关注，因为它曾坚持要求美国军方在中国采购须以官方汇率融提供资金，这是更加有利可图的天文数字般的盛宴。

针对这种情况，中航到最后一分钟才给飞行员分配飞机，他们的秘密赢利手段被局限到偷带东西放在十分容易被检查的手提行李中。而公司的机械师喜欢较大规模的机会。对于飞行员，由于机载货物清单列明了重量，而他们的飞机经常看起来比按常理还要行动迟缓，他们猜疑中国机械师将金条悬挂在收油池和油箱内；有谣传说机械师用黄金伪造发动机整流罩，再漆上单调的颜色，按常用零件安装，用汉字在上边做了记号，让他们在昆明的同事知道哪件要换下来。

罗斯伯特在当前的轮班中被分配到一位新的副驾驶——身材瘦长、黑头发的查尔斯·里奇利·汉密尔（Charles Ridgley Hammell），常称“里奇”，他类似皮特·古蒂尔，是从泛非转到中航来的。[16]罗斯伯特和汉密尔没有太多时间彼此熟悉，但除了飞行，他们有很多共同点。罗斯伯特来自南费城（South Philadelphia）附近，家在第十七街分别与里特纳（Ritner）和波特（Porter）的交叉口之间的区域，汉密尔则在附近的日耳曼敦（Germantown）长大，距离上述区域10英里远。聚居日耳曼敦的中产阶级信奉贵格会和新教，聚居南费城的蓝领阶层信奉天主教，虽然两者有相当大的社会距离，但那种距离并没有对他们的工作关系产生影响。罗斯伯特是前“飞虎队”勇士，又是资深机长，德高望重，汉密尔只有佩服的份儿。他们在一起飞得很棒。

1943年4月7日，像往常一样，苏克罗在第一线曙光远未出现之前唤醒他们，早餐后他们坐在一辆公司卡车后部，颠簸着穿过片片茶田到达机场。吴士给他们安排了报务员王耀东[17]和一架《租借法案》“C-53”型飞机。天气报告预测在缅甸有强劲的西南侧风、风暴以及可能结冰的状况，这在最近几周是意料之中的事。

黎明的亮光沿着跑道洒开，罗斯伯特和汉密尔给他们的飞机按惯例迅速检查，打开油箱的排水槽排出积累的水分，踢踢轮胎，在尾轮上撒尿求好运——这被广泛认为是飞行前最重要的仪式。[18]装着重型机械的板条箱摆满了货舱。罗斯伯特和汉密尔除了检查负载清单上的总重量统计和看一眼捆绑情况外什么都不做，他们并不在乎飞的是什么东西。汀江的地面工作人员给飞机装货；昆明的地面工作人员给飞机卸货。乔·罗斯伯特唯一重要的货物是藏在报务员隔间角落里的一桶一加仑大小的可口可乐糖浆——这是送给一位有钱的中国朋友的，他喜欢混合苏格兰威士忌的可乐糖浆。这是个漂亮的礼物，这样的奢侈品在战时中国是无法获得的。

春季阿萨姆邦和缅北的天气极不稳定，就像一口盛满了狂暴的不稳定天气的大锅。一旦进入巡航状态，罗斯伯特在向东飞往昆明的航向上略加了向南的偏转，以补偿他所推测的时速可能为40～75英里的西南侧风。

离开汀江30分钟后，在16000英尺的高空，他们遇到了颠簸的气流和乌云，在下一个小时中的大部分时间，他们持续依赖仪表盲飞。突然，湍流剧烈地冲击着飞机，一团模糊的雪花扫过窗口。湍流和雪花，再加上无法搜索到赫兹堡[19]定向信标，使罗斯伯特猜测他们被吹到了目标航向以北，被轻推进自西藏流出的冷空气和高得多的山的上空。他在向东的飞行路径上又加了几度向南，试图爬高离开风暴，但超载的“C-53”达不到更高的高度。

罗斯伯特将操纵权交给汉密尔，于是汉密尔与这些打击作战，其控制飞机的能力给罗斯伯特留下深刻的印象。这是艰难的飞行，但如果过了这一关，他们就可以越过最高的山峰和最糟糕的天气，到达航程的中间点。旋转着的螺旋桨叶把结在上边的冰砸断，甩出来的碎块猛烈地撞到机身的铝皮上砰砰作响，清脆的撞击声在发动机的轰鸣声中清晰可

辨。罗斯伯特透过侧窗向黑暗中探视，机翼和发动机吊舱表面结了一层冰，就像上了釉，只要有过冷水滴与其他暴露表面的铝接触就会冻结并积累在上边。螺旋桨除冰器可从桨毂喷洒酒精防冻液到旋转的叶片上进行除冰，罗斯伯特一边咒骂着一边打开螺旋桨除冰器。不幸的是，中航的“C-53”型飞机的螺旋桨除冰器没有了沿机翼前缘安装的气动橡胶可膨胀件——在这架飞机离开美国之前，某些笨蛋为了减重，从飞机上拆除了气动橡胶。在接下来的5分钟，数千磅的冰在机翼和机身上形成，影响了飞机的气动性能，导致升力减小、重量和阻力增加。飞机失去速度，罗斯伯特启动应急电源，但是动力不够，为了保持飞行速度，汉密尔不得不把油门杆推到最大。飞机失去高度，他们已经没有多少备用手段了——航路上的峰顶升高到距离他们的巡航高度只剩几千英尺，这个的巡航高度是指如果他们还停留在平常的飞行路线上的，如果他们被推动向更北偏移，将会置身于更高的山峰中。

“操纵装置变得不听使唤”，汉密尔指出。

左侧窗外，机翼看起来像一根被白霜覆盖的冰棒。“机翼上有5英寸厚的冰。”罗斯伯特诅咒道。“我们过不去，掉头。”

在掉头时，汉密尔照看着飞机，尽其所能维持速度和高度。

如此严重的结冰情况会堵塞化油器的进气，于是罗斯伯特竖起耳朵捕捉发动机的声音是否有任何不正常，但巨大的星型发动机稳定地咆哮着，这是唯一不变的情况。连续的颠簸冲击着飞机，高度计指针跌至16000英尺以下。冰凝固在挡风玻璃上，罗斯伯特脱掉一只手套，将赤裸的手贴在玻璃上试图将霜化开一个观察口。高度继续下跌到了13000英尺。如果他们在原定航路以北的话，很容置身于这么高的山峦之中。“让我和王耀东甩掉负载吧”，汉密尔恳求道。

罗斯伯特拒绝了他。如果汉密尔和王耀东把一件松绑的货物好不容

易挪到舱门，一股湍流就可能将这件货物刮到货舱后部，这样对重心的突然干扰可能使飞机熄火，是灭顶之灾。罗斯伯特命令王耀东告诉汀江控制台他们碰上了麻烦，王站在过道上敲击了一条莫尔斯电码的信息，但没有收到回复，他待在岗位上不断尝试。

挡风玻璃外面的冰封的灰度好像减轻了，罗斯伯特觉得风暴可能正在停下来，他把赤裸的手从被其融化出来的小孔揭开。“上帝啊，一座山！”

罗斯伯特抓起驾驶杆并向右偏转，狠踩右舵，汉密尔也类似这样做。飞机转向刚刚只掠过了高点，但当飞机腹部划过连接相邻峭壁的岩石露头的隘口时，2个螺旋桨和1个发动机从机座上被撕断，发出刺耳的磨碎声，巨大的颠簸将罗斯伯特的头撞向仪表板。在石隘的远侧，飞机轰的一声栽入一片雪地并倾侧在白茫茫一片中冲滑。身系多点安全带的乔·罗斯伯特失去知觉，瘫软垂下。

时间一秒一秒地过去，也许有1分钟，罗斯伯特睁开了眼睛，彻底迷失了方向。发动机已经稳定地咆哮了两个多小时，现在，就像身处坟墓之中，茫茫一片死寂。感觉飞机就像是在缓缓地下潜，但没有动力。罗斯伯特困惑地看着纷纷扬扬地落在仪表板上的雪片，听到一个遥远的声音。“乔！乔！在它着火之前快点离开！”

雪花噼噼啪啪地敲打着飞机的金属外壳，罗斯伯特茫然的头脑中只想着一件奇怪的事实：该撞击把机翼和机身上的冰都给甩掉了。平日的训练起了作用，他伸手关掉了磁电机，切断电源以减少火灾的危险，这是标准的撞机处置程序。寒风猛然刮进驾驶舱，罗斯伯特伸长脖子，赶紧避开。飞行员座椅后上方的机身撞了个大洞，雪花飞舞着从口子钻进来，远处乌云翻滚。罗斯伯特不认为飞机会起火。它如果要着火，早就着了。

“见鬼去吧”，罗斯伯特说道。“快回来，别冻死了。”

汉密尔向这边走过来，摇摇摆摆地扶着天花板支柱以舒缓明显的踝关节损伤。报务员隔间被挤压扭曲得像一卷纸，王耀东躺在过道上，死了，脑袋向一旁耷拉着。

罗斯伯特试着不去盯着他的副驾驶看，汉密尔仿佛已和乔·路易斯[20]打了十几个回合，左眼下一道3英寸长的渗血伤口，眼圈已经变得紫黑，眼睛肿得睁不开。罗斯伯特摸索着解开座位的安全带并试图站起来，一阵火辣辣的疼痛从右腿升起，使他跌坐回座位上。他的右脚以一种不可能的角度突出到一边，显然脚踝骨折了。他小心翼翼地在舷梯边稳住自己；受伤的腿连一盎司的重量都支持不了。“我们在这个位置暖不起来，让我们到后边去，那儿没有那么多该死的冷空气吹进来。”

汉密尔拿着一个降落伞一瘸一拐地走过去，并解开了伞索，乳酪色的丝绸伞面被风翻卷着吹向飞机尾部，罗斯伯特带着难以忍受的痛苦气喘吁吁地走了过来。两个飞行员钻进一个巢穴中并检查自己的伤势。罗斯伯特的右腿内侧一块骨头丑陋地向外戳出来顶在皮肤下，如果他不动，痛得就没那么厉害。汉密尔的右脚踝也严重撞伤，肯定扭伤了，兴许还骨折了，说不清楚。汉密尔哼了一声，“右方向舵好沉，它给顶了回来。”

机身的一侧，一扇客舱门被一条铰链悬荡着，雪花飞舞，从门开口处涌进来。汉密尔走到报务员隔间，跳过王耀东泛灰的尸体，取回他们的飞行袋、航空图和飞机的生存工具包，包内只有一份C-口粮[21]，其余的早在汀江或昆明就被哄抢一空，并有可能在黑市上卖掉了。两个男人盯着这一份食物，决定不吃。罗斯伯特和汉密尔在巢穴内蜷缩在一起，仔细查看图表，并试图确定所在位置。如果高度计的读数是真实的话，他们被卡在了14000英尺以上的基岩边缘，不可能靠近山峰高度低于11000英尺的帕特凯山的任何地点。考虑到强于预期的侧风、从中国

向外飞行等因素，在他们掉头的时候，有可能已经把他们的飞行路径变成了倒C形，结果以在位于缅北或阿萨姆邦某处的山腰上告终，除了他们还没有飞达的驼峰外，这是唯一达到或超过他们的撞机高度的山峰的区域。要找出他们究竟撞在何处就要难得多，整个地区都是山区，有成百上千的可能性，他们最好的猜测一直向横跨印度和缅甸最北端边界的一组13000～17000英尺高的山峰靠拢。如果准确的话，距离最近的有人居住的地方可以确认是位于上阿萨姆邦（Upper Assam）文明的边缘的萨地亚城（Sadiya）。这未必是好消息：萨地亚城和他们的直线距离起码有75英里，中间的地形极其崎岖，山峰险峻，峡谷陡峭，丛林中连小路都没有，此地世居着尚未被现代文明触碰过的原始部落，以猎取人头著称。“我们真他妈的幸运”，罗斯伯特笑着说。“我们以110英里时速撞了山，还在这里说这个。”

“幸运？想想吧”，汉密尔讥笑道。“我们还不知道我们在哪儿，或者不知道是否有人会找到我们，又或者如果他们找不到，我们要他妈的怎么离开这儿。我们可能最终会希望当时我们就朝着那座山一头撞上去好了。”

汉密尔从他的飞行袋摸出一副纸牌，两人玩起了金罗美纸牌游戏，他们呼出的水汽在纸牌上凝结。罗斯伯特在航行地图边缘上记分。“要乐观”，他说。

游戏一直持续到傍晚时分，他们被饥饿的最初的痛苦所困扰，但谁也不想分吃珍贵的C-口粮，于是汉密尔搜索到藏在无线电隔间内仍然完好无损的那一加仑可口可乐糖浆，并稍稍滴了一点在一些一口大小的雪球上，制成了“可乐雪球”，这是可以麻醉胃痛、使最严重的饥渴疼痛变得麻木的药物。

风暴变强了，再度开始的阵风围绕着飞机哀号，大雪喷射着穿过飞机破损的门洞。整夜，罗斯伯特和汉密尔裹着降落伞绸，靠在空运货物

装卸区的后部抱团取暖。黎明前，风暴停了，太阳在晴朗的天空中升起，但残骸留在阴影中。过了寒冷的几个小时后，太阳照亮了一道山脊，阳光透过大开的门洞流进机舱。汉密尔扭动着从伞布中钻出来，蹒跚地走到门口，外面，新鲜的雪域反射出刺眼的白色，他眨着眼强忍住泪水，聚焦察看现场的景物。机翼上覆盖着新落下的2英尺厚的雪；四周环绕的山峰上，冰沟如蛛网状穿过暗色的岩石带与白雪皑皑的山脊交汇；在他们下方，向西，越过从山脚直到峰巅都没有树木的山峰，是一排又一排崎岖不平、丛林覆盖的小山，逐渐褪为灰绿色的地平线。除了失事飞机，荒野没有遭到任何玷污。

汉密尔探出舱门口回顾他们的飞行路径。他向后指着说："看，如果我们飞的高度低了5英尺，就会一头撞在石隘的另一侧的石头上，那我们就完蛋了。"他又向前指着说："如果我们飞的高度高了5英尺，我们就会避过石隘，直接撞到前边的山上。"他再指点着附近许多其他高点说："而如果我们靠左或者靠右几百英尺飞行，就可能撞到别的峭壁中的一个，这样我们又会玩完了。即使是非常理想的天气，你也不可能活着在这里着陆。"

周围没有一丝风声，万籁俱静。罗斯伯特用手指敲击着飞机蒙皮，知道如果他们接近正常飞行路径的话，人们会听到发动机的声音。回到飞机后部，俩人玩起了牌并谈论着家乡。这很滑稽，他们在费城和日耳曼敦长大，距离这么近，但在撞上了亚洲的一个山腰时，他们才有时间比偶然相识做更多的彼此了解。下午，浓云在山峰上积聚，到了晚上，大雪再次降临，天黑后起了风，雪崩在他们周围隆隆作响。

第二天早晨，罗斯伯特和汉密尔在舱门口晒太阳取暖，寂静在连绵不断地延续，包含了明确的信息：不会有援助。他们讨论了放弃飞机的实际意义。在西边某处横亘着安全的布拉马普特拉河[22]流域，但该地区的主要河流都是从北向南流的，尽管跟随它们向下游走会更容易，但

是，如果他们迷失的方向太偏南，很有可能最终会被日本人抓住，那样就太可怕了。罗斯伯特认为他们唯一现实的机会是得到本地部落土著的帮助，但是汉密尔担心有关他们是猎取人头的蛮人的流言。

“我宁可把机会给他们，好过给日本人”，罗斯伯特答道。

行装很简陋：飞行夹克、身上的衣服、一张地图和一支笔、汉密尔的打火机、一把刀和独一份的C-口粮。实话说，他们的机会很小，但如果不采取行动就没有希望。干等，什么也不做，结局是明显的。飞行员的骄傲要求他们采取行动，他们决定第2天离开。

他们最初的逃离尝试是个重大的失败。黎明，他们在刺骨的寒冷中醒来，多等了几小时，好让早晨的阳光照射到他们，虽然汉密尔的脚踝可以支持一些重量，但他一屁股陷进被阳光晒软了的雪中。罗斯伯特没有适当地撑住他的脚踝，它无法承受任何负荷，而他忍受着极度的痛苦努力跟上步伐。他们连滚带爬折腾了三个钟头，才勉强前进了500码。他们打算到达的雪线在山坡下面，要经过许多凹凸起伏的地势，罗斯伯特可以看到雪线，但仿佛遥不可及。面对要穿着湿衣服在雪地中过夜的前景——他们又回到了失事飞机上。

在降落伞内缩成一团度过了另一个漫长的夜晚后，罗斯伯特小心翼翼地脱去靴子，检查脚踝，自从事故发生接着下来的几小时后，他一直没有理它。带黑色的色斑在肿胀的肌肉上留下条纹，接着，他捏捏每只脚趾，感觉到了对应的知觉，证明它们依然全部都血液通畅。然后他搓揉损伤处，非常痛。在逃离之前没有把受伤部位适当固定是严重的疏忽。罗斯伯特专心致志地构建一些足以承受一点重量的东西。

他们的飞机是一架“C-53”，该型飞机是由“DC-3”型民用客机去掉了座椅和乘客设施而改造的，留下了它提供较为奢华的服务时在机舱内两边墙上用1/8英寸胶合板镶的内衬。罗斯伯特撕下一块，把它分成两段

一英尺寸宽的木条，绕着脚踝卷起以支撑受伤的脚踝，并用从降落伞上扯下来的丝带把它们捆绑固定，这样它们贴紧受伤部位但不影响血液流通。这是个巨大的进步。

结满了冰雪的机舱门已经被撕扯得几乎完全脱离铰链，倾斜地靠在飞机的一侧。尽管有凹痕，它还是保留了机身的基本曲线，于是罗斯伯特和汉密尔努力把它给卸了下来，想把它试当雪橇使用。虽然推动起来很笨拙，但确实可以滑动。经过几次测试后，他们把它紧贴机身放置，然后用剩余的白天时间玩金罗美纸牌游戏，并记分。

“明早我们必须走”，汉密尔说。“如果我们再待在这儿，就要永远待在这儿了。”

当出现第一缕光线时，两个宾夕法尼亚人醒来，慷慨地在小雪球上滴上糖浆，直到最后一滴都滴上，并吞下了肚子所能容纳的全部可乐雪球。罗斯伯特将套在固定了的踝关节的靴子绑紧，向王耀东的冰冻的尸体鞠了躬，走出舱门。太阳还没有升起来，刺骨的寒冷麻木了他们的手脚，但在冻硬的雪上更易于滑行。他们把门拖出来摆好，趴在上边，一次又一次地用自己的好腿蹬着它前进，每蹬一下，门就在雪面上吱吱嘎嘎地滑动几码。他们用这样的方式奋力地前行了大半天，直到他们到达了一处前面的斜坡相当陡峭的地方。

他们在门上找出最牢靠的抓手位置并踢动门做的雪橇，这扇门跃起越过斜坡的边沿。几秒钟后，他们无法制动，原来这个门制雪橇夹在了下方斜坡上的岩石中，石头就像天然磁石一样吸着这门，它震荡了好一阵，把两名飞行员甩到雪地上，门做了两个侧翻动作，翻回到滑动的正面，然后消失在更陡峭的斜坡下边。

他们用屁股滑完了剩下的500英尺的山坡路程。在山坡底部，备受煎熬的两人摆脱了冰雪，进入了满布巨石的地域，一只小小的黑背的鸟

在岩堆中跳跃，这是他们七天来看到的第一个活的东西。

他们摸索着穿过岩石来到一个峡谷的顶部。汉密尔的伤比较轻，已经可以走得快很多，许多次他抢着走在前头，然后等待罗斯伯特赶上。接近黄昏时，他们努力进入了峡谷，受伤脚踝是已知的困难，其疼痛尚可忍受，迄今为止还不清楚他们最大的负担会是什么。当日光暗下来，他们一起挤在一块悬垂的岩石的突出部位下，坚硬的岩石地面和快要冷凝的空气榨取着他们的湿衣服中的暖气。他们痛苦地颤抖着，度过了各自所知的最长的夜晚。

黎明慢慢来临，罗斯伯特和汉密尔各咬了一口C-口粮，蹒跚地离开宿营点。那一整天和接下来的一整天，他们的工作就是沿着峡谷向下走，每天艰难曲折地前进一两英里，总的来说沿着一条融雪形成的急流的右岸走，沿途的支流给急流添加了许多容量。

随着地势下降，灌木植被和藤蔓开始在峡谷两壁上繁茂起来，一片高山脚下的小丛林阻碍了前进道路，旁边的洪流持续上涨。每天晚上他们分享一口C-口粮，并挤在石头掩体下抱团取暖。在离开飞机向下走的第四天将尽时，前面下方的区域在越来越宽阔的树林和丛林中似乎变得开阔，即使峡谷自身在收紧。越来越陡峭的侧壁迫使他们向着河走，最终罗斯伯特和汉密尔不得不摇摇晃晃地翻过河边的巨石或者绕过去，经常涉水通过。一阵低音振动刺激着他们的听力边缘，峡谷两壁进一步靠得更近，水流加速，振动变成了飒飒响，每向前迈出一步，音量随之增大，直到化为大灾变似的雷声，在整个峡谷中回响。

前方，河流通过一连串垂直的石阶，跌入一个喧嚣的、雾霭缭绕的峡谷中。人不可能从瀑布下去，他们在一堆乱石中精疲力竭、呆若木鸡地垮了下来。他们被困住了，他们的家人将永远不会得知他们的命运；没有人会知道他们都承受过什么。

[1] “History of the India-China Ferry under the 10th Air Force，” June 22，1943，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.268；C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷），pp.120-121（1942.12.1，印中联队有44架飞机和866名人员，是中航规模的两倍多）。

[2] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.267.

[3] 史迪威日记，January 18，1943。

[4] William Bond，“Report on Operations during 1942，” February 24，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；确定精确的业务统计很困难：Leary，*The Dragon’s Wings*，p.157，说1942年中航飞了873个来回，携带了1804.3吨进中国及1833.1吨往印度，但这些数字大约只符合那些计入“中国航空公司：业务统计，1942.5～1943.5”，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）的数量。后一个文件似乎只计算了中航使用《租借法案》飞机空运的货运量，（与总货运量）两者数字相差不远，然而，定义不同，且很难确定这些数字反映的是中航整个机队的成就，或仅是《租借法案》飞机用于驼峰的运量；“History of the India-China Ferry under the 10th Air Force，” June 22，1943，p.9，AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）。

[5] 1942年9月至1943年2月，纸币占经驼峰航线向东空运的全部吨位的9%：查尔斯·F.罗曼纳斯（Charles F. Romanus）和赖利·森德兰（Riley Sunderland），《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威（Stilwell）在中国的使命》，第314页。

[6] H.W.Davis，“Tungsten，” in E.W.Pehrson and C.E.Needham （eds.），*Minerals Yearbook*，1942，pp.673-684；Young to Bond，November 11，1942，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Report of the Business Department，Chungking，” February 15，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[7] William Bond，“Report on Operations during 1942，” February 24，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研

究所档案馆，斯坦福大学）.

[8] Bond to Bixby，Letter No.57-43，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 258，Folder 6；史迪威日记，January 31，1943。

[9] 1943年中航股东特别会议记录，日期不详，但可能是1943年2月底或3月；“Agenda of the 43rd Meeting of the Board of Directors，China National Aviation Corporation”，日期不详，但可能是1943年2月底或3月初；上校W.F.Courdray to CNAC，May 31，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，p.165；古蒂尔给笔者的电子邮件，2007.1.23。

[10] Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.77-81；Roy Farrell，未完成手稿，*C.N.A.C. Cannonball*，1999；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22、1.23；笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，古蒂尔给笔者的电子邮件，2007.1.23。

[11] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22、1.23。

[12] 指带状雷暴群所构成的风向、风速突变的强对流天气。——译者注

[13] C.F.Wang to Bond，April 30，1943；货运飞行员对邦德的看法：笔者对许多中航驼峰飞行员的访谈；战前加入的飞行员的态度：笔者访谈陈文宽，2006.4.19（“但是他们不认识他！”）。

[14] C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷），p.116.

[15] Arthur Young to the Central Bank of China，May 7，1943；Arthur N.Young to Bond，May 19，1943；Arthur N.Young to Chuck Sharp，May 19，1943；Albert Shao，中国银行副总经理，to Arthur Young，May 15，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；“Gold bond” scheme：笔者访谈许多中航飞行员。

[16] （罗斯伯特/汉密尔历险）：笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，在2005年2月21日、23日和24日连续三次的电话采访中，全面核对了引述，证实了细节和回答了问题；还有：斯蒂芬·马克斯纳尔访谈乔·罗斯伯特，2001.4.13和2001.4.17，越南档案馆口述历史项目，德克萨斯理工大学；Albert Ravenholt，“Pilots Given Up for Dead Return after 46 Days，” *C.B.I.Roundup*，June 3，1943；乔·罗斯伯特机长，对威廉·克莱门斯（William Clemens）说过，“Only God Knew the Way，” *Saturday Evening Post*，February 12，1944；“Return from the Dead，” *New Horizons*，May 1944；Joe Rosbert，*Flying Tiger Joe’s Adventure Cookbook*，pp.111-

125；Link Laughlin，笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4。

[17] 本书称Li Wong，根据两航史料应为王耀东。——译者注

[18] Roy Farrell，手稿，*C.N.A.C. Cannonball*，1999。

[19] Fort Hertz，位于缅甸北部，也称葡萄（Puta-O）。——译者注

[20] Joe Louis，美国拳王。——译者注

[21] 一种罐装预制的湿式口粮。——编者注

[22] Brahmaputra，雅鲁藏布江进入印度之后的印地语名称。——译者注

23 “我们将在余生不断谈论此事”

邦德被空难的损失吓坏了。[1]他的航空公司曾运行得这么好，飞了这么久，然后，在28天的时间里，中航在南亚地区损失了3架飞机，并且，据邦德所了解的情况，死了9个人。这是自1933年杭州湾灾难以来所发生的最严重的事故。邦德从来不是个推诿塞责的人，他绞尽脑汁想要找出导致缺陷的原因。

驼峰是世界上最难飞的区域，无处可比，任务的紧迫性意味着在平时安全标准根本不可能许可的条件下也要飞行。邦德写道，天气“几乎总是差的，而且多数情况非常差”，而且高海拔的地形限制了飞机的技术性能。[2]这些是既定的，就像日出和战争，无可改变，只能被接受。除此之外，邦德认为3个因素的共同作用导致了事故。其中第一个原因是飞行员。中航飞行员名册的规模在过去9个月翻了两番，从1942年上半年的在册15名或16名增加到失去罗斯伯特和汉密尔前的在册58名。原有的15名商业飞行员在珍珠港事件前就跟着中航飞行，经验非常丰富。1942年夏天加入中航的16名陈纳德“飞虎队”飞行员，都受过“高于平均水平的训练”，曾在夏末和秋初驼峰条件相对良好时飞过并了解了驼峰航线。（有能力用仪表飞行的飞行员并不认为在风季飞行特别困难）10月以来，中航已招募了27名已经“通过检验”的飞行员，大多数是机长。正常情况下，新员工应作为副驾驶在像驼峰这样的航线上飞行6～8个月后才成为负责自己的飞机的机长。战时扩张迫使中航降低他们的经验中的标准来提拔新人，即便如此，直至二三月份天气变坏前，他们一直做得很好。第二个原因是中航明知而故意让飞机超载。道格拉斯设计的飞机的“最大总载重量”为24400磅，中航“毫不满足”地装载了27000磅，有时更多。过载降低了安全系数。第三个原因是在许多本应待在地面的恶

劣天气下他们还要飞行。“从纯技术角度”，邦德认为以上三条都是“严重的错误”，他给王承黻总经理写了一封信，表示他“负全部责任”。中航并没有疏忽大意或漠不关心，只是因为“在这样一个存在着严重不能确定是否可以办到的关键时期，运送迫切需要的物资进入中国”的任务是如此的重要。“防止这些事故发生的唯一办法是停止驼峰飞行，”邦德写道，“不可以这样做，不予考虑。我们正在做的是军事飞行，必然会有一定的和不可避免的风险。中航实际上正在参加这场战争的战斗，损失在所难免。我们已经历了一些，并且我们预料还会经历更多。”

中航的榜样是至关重要的。用简洁的统计术语说，它展示了专业的航空运营面对驼峰的风险可以完成什么。4月的头10天，军方只有59个航班降落在中国，而中航有超过100架。[3]同期，中航用21架飞机飞了102个航班，平民们用只有军方五分之一的飞机完成了比军方多近一倍的航班。[4]“虽然我们的损失是悲惨的，但我认为我们的努力是值得的。”邦德总结道。中航专注于自己对战争努力的贡献，是证明9位年轻飞行员献出他们的生命是有道理的唯一途径。考虑到天气的恶劣、可用飞机的缺乏、空运势在必行，以及他们消失的地区非常大而且没有道路，没有任何办法可以对失踪人员进行相关搜索。

邦德对中航死亡人数的估计可能多算了2个。当他写下这些话的时候，乔·罗斯伯特和里奇·汉密尔还活着，但也仅限于此，他们被困在一条偏僻的峡谷中，脚下是一连串下不去的瀑布。[5]他们已经为生存奋斗了多日，虽不敢奢望，但仍心存侥幸，他们坐在连串瀑布的上方，茫然不知所措，肮脏的飞行服就像麻袋似的挂在他们瘦削的骨架上。他们颤抖着，几分钟变成了几小时，瀑布的咆哮充满了环绕着他们的斗兽场。

汉密尔的目光沿着峡谷两边的侧壁缓缓移动，直到发现了一条结实的藤蔓从一侧壁上悬吊下来。“乔，看！不知道是不是可以用那个东西爬上去？”

罗斯伯特细细打量那个斜坡，好像曾被使用过。

靠着藤蔓的支撑，汉密尔将自己拉了上去，通过了隆起60英尺高的位置。罗斯伯特跟着他向上攀登，许多次，他必须依托受伤的脚踝承重，不得不痛苦地停歇。到达顶部后，他们发现该藤蔓被固定在一棵小树被人砍出的槽口上，一条依稀可辨的小径由此引出。他们就像正在溺水的人那样紧紧贴近这条废弃的小径，沿着它爬上坡度较缓的斜坡，进入峡谷上边的地区。那天晚上，他们吃完了C-口粮的最后两口。

又过了三天，他们前进了几英里，每天晚上顶着凄风冷雨，痛苦地蜷缩在大堆植被中。从坠机开始已经过去了两周，自离开峡谷以来的第三天下午晚些时候，他们穿过一条小溪。汉密尔顺着小径朝溪流的远端上坡，并在隆起的峰顶上消失。罗斯伯特一瘸一拐地在后边走，重点放在他面前的地上，仔细地选择着每一步的姿势以帮助断腿，他差一点被跪在路中间的里奇·汉密尔绊倒，汉密尔向前做着手势，说不出话来。该小径沿着一条小溪的流水缓缓地下坡，溪流进入一小块空地，空地上有一间很长的长方形小屋，用4英尺高的木桩撑起来，竹子建造，用茅草盖屋顶。一缕青烟从屋顶袅袅升起。

在昏暗、充满烟气的建筑物内，飞行员们在火塘边发现了2位衣衫褴褛、因白内障而已失明的老妇人，她们吓坏了，用瘦削起结的手臂庇护着6个赤身裸体的孩子。很快，2个饿得要命的美国人的嘴巴里就塞满了大把大把的爆米花和粗糙的玉米面饼。

罗斯伯特和汉密尔花了2天时间在小屋的门廊前狼吞虎咽着玉米粥，同时望着穿过山岭和丛林向下伸展的山谷，看着裸体的男孩和女孩们玩着他们的飞行夹克的金属拉链和穿着他们的靴子在小屋周围兴高采烈地踩踏。第三天早晨，罗斯伯特发现2个年纪最大的男孩不见了。

“我们应该担心吗？”汉密尔问。

“即便担心，我们他妈的又能怎么样？”罗斯伯特说，扑通一声坐回到门廊上。“我们对此无能为力。”

下午三四点的时候，2个大男孩回来了，带来了一群十几岁的土著人。第二天早上，他们引导两个飞行员沿着下坡方向继续走，到达了一个更大的村庄。3天的休息使罗斯伯特本已麻木的断腿敏感起来，即使有人帮助，每一步都像辗轧似的剧痛。傍晚时分，他们到达了位于一个山脚下的空地上的另一间长长的竹屋，这是他们放弃上边的宿营地后看到的第一个建筑物。

整个村子的人都住在这个小屋里。土著男人们围着两个陷在困境的飞行员看；女人们身穿直到脚踝的深色裙子，在男人堆后面徘徊，用黑色而好奇的眼睛在土著男人们的躯干之间往里瞧。部落首领的名字叫戴诺（Dayno）。罗斯伯特和汉密尔在新到的屋子里花了许多天与当地人悠闲地烤火、吃玉米粥、喝一种类似蜂蜜酒的用玉米发酵的混合饮料、用竹水烟枪抽鸦片。汉密尔早就发疯似的怀念他的好彩香烟[6]，很享受和土著人一道抽鸦片。罗斯伯特本不抽烟，但不想得罪东道主，便顾不了这么多也加入进去。罗斯伯特在与土著相处了这么长时间以后，觉得他开始领悟本地对话的要领，认为这些土著自称“米什米人（Mishmi）”。他们在飞行图上发现，在印度东北角的顶端、靠近缅甸和西藏的交汇处有个米什米山，在他们预定的飞行路线以北足有50英里，这解释了为什么他们没有遇到任何日本人。

一旦他们到达的新鲜感消失，这些米什米人就将罗斯伯特和汉密尔作为他们的大家庭的一部分进行招待。每天早晨，女人们去小片的玉米地里劳动，两个飞行员也到玉米地边待上大半天，而男人们则懒洋洋地在小屋里休息。那几天很凉爽，多云，下间歇雨。两名飞行员都发誓说没觉得鸦片对他们有任何影响，于是他们在田园诗般的河谷中既不费力气也没有痛苦地度过了几天。世界的其余部分都在内讧，弄得四分五

裂；并且，在同一片南亚天空中，罗斯伯特曾战斗、杀戮和目睹战友牺牲，而在这个峡谷之上，生活却是如此不同，他觉得难以理解。日子一天天过去，也许多达8～10天，直到有一天，2位土著人走出丛林来到了这里，其中一人身背一支古老的火铳。

本地土著人冲上去迎接新来的人，他们恭敬的方式显示新来者有消息了。背火铳的人名叫阿绍（Ah Shaw），其肩袋中有少量的大米和茶叶，他拿出来与滞留的飞行员分享，这进一步证明他已经接触到了外面的世界。

两个新来者中比较年轻的一位叫马朗（Ma Lon），他发现罗斯伯特在地图背面做记号，他指着罗斯伯特写的字快速地说话和打手势。罗斯伯特无从辨别他所如此热切地希望的是什么，便困惑着在地图角落上写了个短信息——“致阿绍和马朗，在山区坠毁的两名飞行员”——撕下来交给他们。马朗跳起来，向阿绍说了几句话，把字条塞进肩袋，像只印度黑羚羊蹦出门廊，一路小跑。

整个交流使罗斯伯特很惊讶，他花了几分钟才意识到自己犯下了一个荒诞的错误。“里奇，这听起来会真他妈的蠢，但我没把我们的名字写在那张字条上。”

4天后，马朗又出现了，示意罗斯伯特和汉密尔在火塘边旁边坐下，并且从他的肩袋里掏出4只煮透了的鸡蛋。2个美国人吞下了鸡蛋和少不了的几大碗玉米糊。马朗跟着掏出大米，马上就煮熟吃下。吃罢，马朗又掏出了茶叶，袋中的一个东西吸引了罗斯伯特的目光。“里奇，快看！”

圆圆脸的马朗咧嘴大笑，递过来一个印度电报公司（Indian Telegraph Service）的正式信封，用红蜡封口。

“这家伙要再揣多久才把它拿出来！”罗斯伯特边撕开边喊道。

里面是一份手写的电报：

> 致飞行员、阿绍和马朗。随信发送口粮。医生带救援队两天后到达。法伊弗（Pfeiffer）少校和拉克斯（Lax）少尉。

这个故事从洋泾浜英语和打手势的沟通展开：马朗不能阅读，但认得书写，一支英军侦察队的宿营地距离这个村子有4天行程，他全程跑步，夜以继日，不到2天就到达并把罗斯伯特的字条交到英国侦察队手中，并向他们报告了2个负伤的迷路飞行员的情况。英军侦察队的领队法伊弗少校指派马朗带着手写电报先回来通风报信，并派遣他的医生带领一队行动相对缓慢的救援纵队随后赶到。

2天后，一支30～40人的救援队鱼贯而入，到达空地。为首的是电文承诺的医生，他又高又瘦，比罗斯伯特或汉密尔年长十岁，穿着棕褐色迷彩服，毫无疑问是英国人。医生伸出手，“我是拉克斯医生（Dr.Lax），来自东北前线管理局（North East Frontier Agency）。我说，你们这些家伙真走运，4年里头我们还没有一支巡逻队经过这个地区。”这支侦察队正在进行可行性调查，以确定通过西藏东南部建立一条通往中国内地的道路。

医生检查了汉密尔的脚，诊断为严重扭伤。他认为罗斯伯特的踝关节脱臼并骨折了好几处，他不愿预测它会如何妥当地愈合，这对于一个希望以航空为生的人是个坏消息。更糟糕的是，拉克斯医生宣布，离开这里唯一的方式是走路，这消息对于罗斯伯特无疑是个沉重的打击。“有多远？”他问。

“呃，那得看情况了。”医生含混地说。

“什么情况？”罗斯伯特要求道。

“我们在民宗[7]的营地旁边有一片丛林，法伊弗少校正在开垦一条从丛林出去的跑道，走到营地要4天。运气好的话，我们就可以用一架小飞机把你弄出去，但雨季来了，天气已经有问题。”

“4天！万一飞机进不去呢？如果它进不去，去那儿还有多远？”

“哦，还有相当长一段路。”

“到底多远？”

“差不多100英里。”拉克斯医生低声说。

“什么？”罗斯伯特喘着粗气。

“我说，差不多100英里。对不起，我真的很抱歉，但我恐怕没有选择，如果在接下来的几天我们不能用飞机把你弄出去，你就得步行。”

“我不可能步行100英里。”

“另一个消息是，明早我们要做的头一件事就是离开，一旦季风爆发事情会糟糕很多。”

医生的团队包括了中国藏族人和印度人，他们中的一些人对米什米语一知半解，会说几句，通过他们的援助，沟通的障碍被排除了。跨过三种语言的桥梁，两个飞行员可以真正地向这些土著居民表达他们的感激之情。他们的第一个举动就是将医生的援救纵队带给他们的全部物资分享：香烟、火柴、食盐、大米、茶叶、罐头食品和其他杂物。每个人都享用了英军的口粮，而土著人大量供应他们的玉米醪糟蜂蜜酒。罗斯伯特和汉密尔全心全意地参与大吃大喝。当拉克斯医生发现罗斯伯特伸手去拿竹水烟枪时，把一只手放在罗斯伯特的前臂上并说：“喂，你知道那是鸦片吗？”

罗斯伯特点头。

“你已经抽了多少？”

“不清楚，我想，一天有几次吧。”

“抽了多久？”

“几个星期。”

“我想你最好停掉。”

“这有什么大不了的？我们都没有任何感觉。”

“是的，我不认为你会。你知道他们怎么说鸦片，知道不？”

罗斯伯特不知道。

“他们说，如果你每天抽鸦片超过3管，就已经上瘾。”

“见鬼，医生，我们抽的鸦片要多得多，而我们就是没有半点感觉。”

“就像我说的，我想你最好戒掉。”

告别带着一丝忧伤的味道，因为这意味着向救了他们性命的高原恩人说再见。无法忍受别离的痛苦，阿绍、马朗和戴诺决定与美国人一同走出去。

3天艰苦的旅程在古卢姆河（Gulum River）峡谷结束，并把他们带到古卢姆河和图罗河（Tullo River）交界处的民宗的村落，在此地的丛林空地上，英印军基地的帐篷星罗棋布。一架小飞机试图降落，不幸没能突破覆盖的云层，负伤的美国人不得不走更长的路。

在米什米人的帮助下，罗斯伯特和汉密尔日复一日地在单行小径上通过崎岖的山地，在被岩石壅堵的河流切开的险峻的峡谷两边陡峭的斜坡上上下下。法伊弗少校从早到晚不断催促救援纵队，要求务必在雨季使河道变得不可逾越之前逃出高地。遇到地形最糟糕的位置，小个子的山地土著们就扛着罗斯伯特和汉密尔走，这些结实勇敢的人好像从来没有觉得这是件苦差事。

离开民宗8天后，季风爆发了。雨水落在被单上，小溪涨成了山洪，湿气将蚂蟥添加到他们一连串的苦难上。每次休息，罗斯伯特和汉密尔就不得不从他们的小腿上掐掉半打紧紧吸附在上边的蚂蟥。

他们在滂沱大雨中艰难痛苦地又走了8天，脱离了一个谷地，爬上位于长长的山梁上的一座山峰。在山顶，他们遇到了一支在此管理长距离无线电台的美国陆军通信兵小分队，这些大兵用诚意十足的美国大餐招待两名迷路的飞行员——南方炸鸡、咖啡和苹果派。在他们面前，布拉马普特拉河谷在单调的灰色云层下开阔起来，河水蜿蜒着向远处流去，一条泥泞的道路穿过片片茶园直达山脚下前线管理局的哨岗。向西南望，两个飞行员仅仅可以辨别出布拉马普特拉河在汀江附近的河湾，那是他们离开了将近7周的基地。几位米什米人拒绝下到岗哨位置，即将抵达的喜悦抹上了一丝别离的伤感。

那天晚上，两个飞行员洗了热水澡，这简直是极致的奢华。1943年5月24日，一辆卡车把他们带到萨地亚城，一架小飞机把乔·罗斯伯特和里奇·汉密尔运送到汀江。他们已经消失了47天。晚饭后，他们在飞行员宿舍的休息室接待了其他飞行员，叙述他们史诗般的故事。

罗斯伯特坐飞机回到加尔各答，先乘坐出租车，然后拄着拐棍回到1942夏天以来他与迪克·罗西（Dick Rossi）共享的公寓，发现他的室友在楼上。他们两人都是王牌飞行员，在“飞虎队”就曾是同一编队的战友和最好的朋友，并且友谊在中航继续。他们握了握手，罗斯伯特环顾四

周，另一个飞行员已经搬了进来。“至少我的钥匙还管用。”

“真有点儿没想到我们会再见到你们，”罗西说，“我给你弄杯酒好吗？”

罗西摸索着酒杯，罗斯伯特搜索着他的音乐收藏。“喂，迪克，我的拉丁专辑在哪？”

“什么专辑？”罗西面无表情地说。

罗斯伯特怒火中烧，罗西是他最好的朋友！在他们共同经历过这么多的事情和目睹过这么多朋友的死亡之后，罗西居然已经卖掉了他最喜欢的东西！然后，罗斯伯特笑了，他的愤怒消失得如同涌现一样突然。这就是战争：罗西不是残酷规则的制定者。这事要是发生在罗西身上，他也会做出同样的事情。戴斯·阿纳兹[8]，什米兹·阿纳兹[9]，不管它了，没关系，只要活着，就感觉很好。罗斯伯特和汉密尔在东方大酒店分开入宿。汉密尔的脚踝恢复已经有足够的进步，允许他重返驼峰，他打算在加尔各答做短暂休整后就开始飞。罗斯伯特的脚踝的情况大不相同，需要做重构大手术，只能在美国做。他的战争已经结束，他将要上机场赶一班去卡拉奇的飞机，这是漫长回家路的第一站。罗斯伯特和汉密尔一边等待出租车，一边在东方大酒店的酒吧喝着饮料。行李员告知出租车来了，他们吸溜吸溜地喝干最后一轮。一名服务员把住大门，汉密尔扶着他的朋友步履蹒跚地穿过走廊。路边，罗斯伯特把拐杖放上车，转向他的伙伴，他们笨拙地握手。

罗斯伯特哼了一声，用手梳理了一下他的黑头发。“里奇，没有你，我独自一人活不下来，门儿都没有。如果非要再来一次的话，我还想和你一块儿。”

“我的感受和你一样。”汉密尔摇晃着向前，抱住罗斯伯特的肩

膀。“行了，就这样吧，伙计，我们将在余生不断谈论此事。”

汉密尔看着出租车融入车流，脚后跟一转，重新回到他在东方大酒店酒吧的座位上。

---

[1] William Bond，“Report on Operations During 1942，” February 23，1943；Bond to C.F.Wang，April 15，1943；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[2] Bond to C.F.Wang，April 15，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[3] C.F.Wang to Bond，April 30，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[4] “Statement of hours flown by lend-lease planes for the freight service during month of April，1943，” ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.（1943.4.19，印中联队有146架飞机：R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.291。）

[5] 笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与2004.8.15，在2005.2.21、23、24连续三次的电话采访中，全面核对了引述，证实了细节和回答了问题；还有：斯蒂芬·马克斯纳尔访谈乔·罗斯伯特，2001.4.13和2001.4.17，越南档案馆口述历史项目，德克萨斯理工大学；Albert Ravenholt，“Pilots Given Up for Dead Return after 46 Days，” *C.B.I.Roundup*，June 3，1943；乔·罗斯伯特机长，对威廉·克莱门斯（William Clemens）说过，“Only God Knew the Way，” Saturday Evening Post，February 12，1944；“Return from the Dead，” *New Horizons*，May 1944；Joe Rosbert，*Flying Tiger Joe’s Adventure Cookbook*，pp.111-125；Link Laughlin，*C.N.A.C. Cannonball*，1978；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德、古蒂尔、迪克·罗西与利迪亚·罗西和弗莱彻·汉克斯；古蒂尔给笔者的邮件，2008.2.23；相关的物质和文化的故事，通过由克莱顿·库勒斯（Clayton Kuhles）和卡伊·弗里兹（Kai Frieze）两位带领的探险队进入米什米山与当年救过乔·罗斯伯特和哈梅尔的人的亲戚而得以证实。

[6] Lucky Strike，美国香烟品牌，二战时期是美国军队的特供烟。——译者注

[7] Minzong，距葡萄西北约70公里。——译者注

[8] Desi Arnaz，拉丁裔音乐家。——译者注

[9] Schmezi Arnaz，戴斯的诙谐绰号。——译者注

24 不算最糟糕的打仗方式

在汀江轮值的飞行员因为机航公务在身而在业余行为方面稍微保持冷静。[1]当他们不飞行或不睡觉的时候，飞行员们聚集在宿舍的阳台上喝茶、吸烟卷、抽烟斗、开玩笑，并七嘴八舌地聊家乡、女人和飞机。有人可能会拿出一瓶杜松子酒或远为珍贵的威士忌调上几杯鸡尾酒，最常见的混合类型是加苏打水、葡萄柚汁和姜啤，但因为飞越驼峰要在驾驶舱内待10～15小时，这抑制了喜庆活动的积极性。在汀江的娱乐主要围绕在小型狩猎探险和赌博上。每掷一次的赌注是200卢比的掷骰子游戏聚集了一堆飞行员参与，赌注总额通常超过2000卢比（约合现代8350美元）。一轮下大注的游戏玩下来会累积到30000多卢比，相当于10000美元，将近飞行员一年的工资（约合现代125000美元）。飞行员们还经常玩金罗美纸牌游戏或者一种变种西洋双陆棋（Acey-deacey），中航有一帮敢下高赌注的赌棍专玩不封顶的纸牌游戏，用5000美元买进，意在用巨大的风险将“鞋店店员”从牌桌上吓退，“鞋店店员”是中航讥讽胆小鬼和不坚定的飞行员的俚语。

沿海地区的加尔各答是大英帝国殖民地的第二大城市，中航飞行员在驼峰轮班的间歇期就到这里休假10天或2周。[2]中航在这里有3套林克式地上飞行练习装置（Link Trainer），这是一种飞行员用以演练在各种机场降落的程序的飞行驾驶模拟器。飞行员中较为勤奋的人虔诚地反复练习，但一旦他们练习够了，就可以免费享受都市生活。加尔各答贫富悬殊，甚至对于那些在美国大萧条时期长大的人来说都深有感触，但中航人员完全生活在贫富分界线的宽裕的一侧。他们乘出租车或人力车穿过混乱的街道到英美俱乐部（British-American Club）、东方大酒店和大酒店喝酒，并光顾位于38号剧院路（38 Theatre Road）的300俱乐部，这

是加尔各答最时尚、最昂贵和种族融合最好的私人俱乐部，由一个名叫鲍瑞斯·列萨尼维奇（Boris Lissanevitch）的白俄经理人经营。鲍瑞斯最好的客人是库奇·比赫尔（Cooch Beher）地区的王公，这是个肤色黝黑的好色之徒，他结识了许多中航的飞行员，并邀他们到位于加尔各答北边300英里的喜马拉雅山脚下他的土邦狩猎老虎。在300俱乐部有红十字会和美国劳军联合组织（USO）以及美国陆军妇女队（WAC）举办的舞会，可以和这些机构的女士跳舞。参加舞会的人男女比例差别大到了滑稽的地步，虽然有爱国倾向的女士们为了提高盟军士气，施舍她们的舞蹈财富以尽绵薄之力，但挥金如土的飞行员做得异常的好。乔林基路上与豪华大酒店相隔几家，有个名为费波（Firpo’s）的意大利餐厅，餐厅内装修了大理石柱子、高大的天花板、水晶吊灯和镀金镜子，可以在这里享用美式牛排。飞行员们还能在加尔各答游泳俱乐部的游泳池打发下午时光，直到出现了小儿麻痹症流行病的恐慌才禁止入内。

皮特·古蒂尔和5位中航的其他前泛非飞行员希望能摒弃酒店生活并提高业余时间的质量，在加尔各答郊区的巴利贡盖县（Ballygunge）的公园街（Park Street）以南几个街区处合租了一座带4个卧室的平房，位于乔林基街豪华大酒店东南约2英里。飞行员们雇了3名印度佣人：厨师、洗碗工、园丁，还请了1个男孩为他们的新基地进行社交活动做清洁杂务。房子的后面有个小花园，被6英尺高的墙包围着，由房子的阳台可以俯瞰花园和围墙。一个闷热的加尔各答下午，古蒂尔在房子的阳台上无精打采地和女朋友艾莉森并排靠在一张藤椅上。艾莉森是一名英国警官的继女，一头金发，年轻活泼。一只黄眼鹰鹃在附近的一棵树上用持续而清脆的啭鸣为这懒洋洋的一对唱着小夜曲，这是带有鲜明的印度特征的声音。在世界的另一边，古蒂尔的妻子最近为他生了一个儿子，但她在缅因州，而他在她怀孕的整个过程中都没有见过她。在那段时间里，他在泛非飞行了大部分的时间，现在就更远了。室友们的喧闹使这位英俊的飞行员从遐想中摆脱出来，醉醺醺的里奇·汉密尔带着一只活的喜马拉雅熊摇摇晃晃地绕着房子走进后院，这是一只乌黑发亮的

生物，在其胸毛上有一个白色的V字纹。

古蒂尔大吃一惊，坐了起来，笑道：“这到底是怎么回事，里奇？”[3]

“他们在新市场对他不太好。此外，他只花了40美元。”

“好……好吧……，他叫什么名字？”

“埃尔默（Elmer）。”

“你到底打算拿他怎么办？”

“不确定，送他上汀江，我猜。”

埃尔默的前老板把他关在笼子里，他拉屎拉尿都在里边。因此汉密尔提来凉水装满了一个浴缸，那只60磅的熊爬进去，汉密尔仔细地给他厚厚的毛皮擦肥皂和冲洗时，他并没有大惊小怪。被洗湿后显示出埃尔默是个“她”，不是“他”，但名字改不了了，她依然叫埃尔默。过后，汉密尔把她拴在后花园的一根杆子上。

那天下午，皮特·古蒂尔、里奇·汉密和其他室友举行了聚会——考虑到全部的活都交给清洁工男孩干，没有多大麻烦——他们觥筹交错，喝了大量的冰镇啤酒和卡鲁（Carew）的杜松子酒。一场猛烈的孟加拉倾盆大雨迫使这帮人进入室内，并使小熊冷却下来。相比加尔各答海平面的潮湿，埃尔默会更加喜欢寒冷的海拔高度。下午3点左右，古蒂尔生龙活虎地拉着年轻的艾莉森上他的房间，在蚊帐中做爱直至下午茶时间。单身汉们把鸡尾酒倒入碗中，把埃尔默给灌醉了。这把汉密尔给惹火了。这种打仗的方式还不算太糟。

里奇·汉密尔的真正意图是带埃尔默向北去汀江。他把她拴在宿舍

外的阴凉位置，可是，即使他再怎么宠爱这只小兽，都不足以让她喜欢阿萨姆邦峡谷的闷热气候。她懒懒散散，无精打采。大部分时间，她似乎因太不舒服而睡不好觉。一天晚上，汉密尔没有副驾驶，他把埃尔默带到机场并把她放置在空座位上。[4]她眼泪汪汪地盯着他，被发动机的噪音困扰得再悲惨不过，但当汉密尔攀升到16000英尺的时候，埃尔默蜷缩在右座上睡得很香，看起来比自他把她买回来以后的任何时候都要满意。她在回程时没有再大惊小怪，这让埃尔默正式被接纳——她飞越了驼峰。作为他们的吉祥物，飞行员们收养了她，并尽量让她在空中。没过多久，她就开始积攒了一些正儿八经的飞行时间，这只飞行小熊花军方的钱为大家提供了极妙的逗乐机会。

一名飞行员在运送一组军人回印度时，把埃尔默带在机上，穿军服的乘客坐在机组隔间后端和货舱前端之间。该飞行员这次飞行没有副驾驶，埃尔默坐在空座位上，她已经越来越习惯于这样做。当不睡觉的时候，小熊坐直身子望着窗外，她好像很享受外边的景色，当然，景色经常蔚为壮观。C-47在机尾部位有简陋的厕所，一旦该飞行员驾驶飞机通过了“石头堆”（驼峰的许多个绰号中的一个）上的颠簸气流，他不得不上厕所。他开启了自动驾驶仪，解开安全带，并择路向机尾走过去。

“谁在飞这个飞机？”一个军人喊道。[5]

“小熊埃尔默。”飞行员说。

那家伙的头向前猛伸。“我的上帝，熊在飞这个飞机！”当她坐直身子时，由于自动驾驶仪使驾驶杆在她撑在窗边上的爪子下扭动，看起来就像埃尔默在控制驾驶。

“是啊，她比你在陆军航空队找到的任何人飞得都要好。”那飞行员说。

1943年，中航扩大了150%，从445名员工发展到1075人。[6]大多数的新人都是中国人，但中航对美国飞行员和技术人员的胃口也很大。在美国，军队吸纳了大部分可用的美国人加入部队以满足需求，使得中航实际上聘用了每一个它可以吸引到亚洲来的合格的人。大批人格稳定健全的人被雇佣，其他许多要是和平时期永远不可能在邦德的中航找到一份工作的人，现在也加入了公司。对于中国人和白人来说这都是出色的工作，但对于飞行人员也是非常危险的，即使中航比空军的安全记录好很多。[7]1943年，中航有15名飞行员和副驾驶遇难，考虑到飞行员名册上每月平均数约为55人，构成了当年约25%的死亡率。

人们面对这样的赔率，一般不会为明天投资，公司领导策划了劝阻货运飞行员过“放纵生活”的方案，恳求他们“多吸氧气，少喝威士忌”，但没有对带有狂野精神的公司新人的行为进行阻止。爱恶作剧的新人中为首的是吉米·斯科夫[8]，吉米是加利福尼亚人，一张圆脸，一头卷曲的头发，不停地在自己被扔到战争的角落里时，用可以享受到这么多的美酒和美女来祝福自己。[9]吉米·斯科夫无视手上的结婚戒指，花了如此多的时间与玛戈（Margo）厮混在一起。这个有着丰满性感的嘴唇、蓬松的午夜发式和绿色的眼睛的金发美女，在卡里亚路（Kariah Road）57号内留着一间苔蔓飘荡、装修漂亮的闺房。吉米把自己的护照和私人物品都存在这里，并用它作为自己的信箱［大多数飞到中缅印战区（CBI）的美国人，在他们与西非完全脱离干系之前，都记得玛戈的地址］。斯科夫是他的公司、国家和种族的耻辱，要是在和平时期，即使他活一千年，中航都不可能聘用他，但跟随吉米·斯科夫在加尔各答狂饮作乐成了公司大部分人在他们的余生都会记得的经历。一个暖和的晚上，斯科夫沉迷于这样的狂饮喧闹，在各个夜总会之间流连。午夜，他向着卡里亚路走去，但因为门庭冷落，小姐们早早关了店门。气急败坏的飞行员从枪套中拔出0.45英寸口径手枪，一枪射穿妓院的门锁，撞在门上倒了下去。

吉米·斯科夫在加尔各答监狱冰冷而肮脏的混凝土地板上醒来，后脑勺上有个鹅蛋大的包——妓院守夜人用一根棍子放倒了他。那天下午，警察命令斯科夫向地方法官报到，并由他自己交保获释。他醉得东倒西歪地出现在法官面前，法官气得吹胡子瞪眼，但对着一个事实上为自由世界的未来而冒生命危险的男人，真拿他没有办法。该法官判斯科夫罚款1500卢比，大约为500美元（约合现代6000美元），送他回汀江继续飞越驼峰。

结束了强制向地方法官报告的轮转，吉米·斯科夫驾驶一架中航的《租借法案》“C-53”飞机夜飞去昆明。这是一次例行任务，当斯科夫距离昆明还有100英里时，军方为挫败日本人瞄准它们并骚扰昆明机场的企图而切断了沿途所有的无线电导航台。斯科夫盘旋了一个小时，当这些无线电台在空中重新出现时，一个没有经验的军方电台给他发送了反方位的信号，与他实际上面朝着的电台的方位反转了180度。斯科夫直到在错误方向上已经飞行了100英里时才发现这个错误，此时他已经得不到任何导航支援。他在一个没有月亮的漆黑夜晚，在一片山地旷野之上迷路了。第10航空队人员当遇到远没有这么严重的困难时就会弃机跳伞逃生。从来没有中航机组人员这样做过，但到了凌晨4点，发动机开始吸入燃料的烟气。斯科夫维持着航向，让副驾驶和报务员先跳伞，然后自己冲到机尾跳出，陷入一片黑暗之中，但并不是预期的下降，而是被一股巨大的力量猛拽着向相反的方向飞——他的降落伞背带缠住了门把手。无人驾驶的飞机拖着斯科夫横过天空，滑流把他朝着机尾部位摔打。当该飞机机头向下进入最后的俯冲阶段时，一股肾上腺素的巨大冲动给予了斯科夫与飞行疾风抗衡的力量。害人的背带松开了，他翻腾着得到解脱，猛拉降落伞的开伞索。“砰”的一声降落伞打开了，几秒钟后，斯科夫猛撞到中国境内的山坡上。飞机在距离他大约1英里处爆炸。

最终，斯科夫安全地回到汀江，他描述着当时眼前闪过的自己的一

生。

有人问他是否有任何的遗憾。

“绝对有，”他突然严肃地点头说道，“我还有2个月的薪水没花掉。”[10]

1943年雨季前，盟军做了打回缅甸的最初尝试，但进展不畅。[11]英军从印度向沿海地区的若开邦（Arakan）发起的攻击被击退，死伤惨重；由奥德·温盖特（Orde Wingate）少将指挥的钦迪特远程突击队（Chindit Brigade）试图通过远程渗透日本后方梯队制造混乱，也遭到了重创。1943年整个上半年，中缅印战区是盟军作战唯一似乎没有取得长足进步的地区。但是，尽管该战区政治、后勤和地理的东道主的情况非常复杂，它比太平洋战区有明显的优势，从战略上讲，在太平洋战区内的印度尼西亚群岛、新几内亚和太平洋诸岛的盟军与日本的距离很远。陈纳德认为中国和日本本土之间不存在这样的障碍，坚决主张组织一支积极主动的精锐空军部队从中国空军基地进行运作，以严重削弱敌人在华东及华南沿海的航运线路，迫使日本从偏远的征服地撤出，并可以轰炸日本，焚烧其用木材和纸为材料建造的城市。[12]

和其他各处一样，这是个优先排序的问题。[13]实施对空军进攻能力的增强，就意味着要把驼峰空运的吨位的绝大部分投向陈纳德的空军并忽视对中国军队的改革，而改革中国军队正是史迪威的使命的理由所在。尽管史迪威赞赏陈纳德打击敌人的战斗欲望，他认为投放资源于大型空中战斗的时机还不成熟，应该等到中国军队有能力保卫机场时。然而，陈纳德毫无顾忌地利用其政治上的人脉推进他的议程，跳过史迪威，直接向蒋介石面陈，并写信给哈里·霍普金斯、宋子文和宋美龄，阐述他的理论。宋美龄于上年11月到美国治疗胃痛和皮肤病，并推动美国人民和政府向中国提供更多的援助。宋美龄经常临时住在白宫，她和宋子文向每一位愿意倾听的美国官员大声疾呼提高经驼峰空运的班次和

吨位并鼓吹陈纳德的思路。蒋介石支持了陈纳德的计划，罗斯福总统默许了。

1943年5月，在一个代码为“三叉戟”的华盛顿会议上，美英联合参谋长委员会（the British and American Combined Chiefs of Staff）具体讨论了战争的战略框架。邦德在那个月回到华盛顿，表面上是为了他的年度健康休整，但这也许不是巧合，每当中国的运输线可能产生影响的重大决策迫在眉睫之时，邦德好像总有办法回家。[14]据推测，如同以前的情况，宋子文可能早已悄悄地叫邦德去，他想要运用邦德丰富的经验、知识和实际成就以对抗美国空军声称驼峰空运不能继续进行的任何说法。会议达成了关于在地中海、欧洲和太平洋的战争的重大协议，对于中缅印战区，美英联合参谋长委员会经深思熟虑，取消了对缅甸发动全面攻势的计划，取而代之为一个有限攻势的计划，即解放从印度的雷多经缅北连接到旧滇缅公路的地面运输线区域。[15]

宋美龄在美国期间与罗斯福总统和其他美国领导人巧妙斡旋，他们同意立即在驼峰航线部署寇蒂斯“C-46突击队”式飞机（Curtiss C-46 Commando）。[16]“C-46”的有效载荷为5吨，改善了高海拔性能，货舱位置的机身开了大门，所有这些改进显示了驼峰空运能力的彻底改变。印中联队在5月初将头一架“C-46”投入使用，很快就有30架在运营中。不幸的是，新飞机的性能没有经过严酷的环境的验证，而驼峰有大量这样的环境，于是迅速暴露出严重的缺点。到7月份，第10航空队已经损失了6架“C-46”，他们对新飞机的激情烟消云散。

宋美龄完成了在美国的事务后返回亚洲，于1943年7月4日到达中国。[17]不过，出于安全方面的考虑，她的确切行程保密。甚至连一直待在中国的蒋介石都不清楚她将何时到达何地。因为她乘坐的是“DC-4”，蒋介石预计她会飞到离重庆最近并能正常处理四发动机大飞机的起降的成都机场。他打算亲自迎接妻子，7月4日上午，他乘坐航空委员会

的双发动机道格拉斯飞机从重庆郊区的九龙坡机场起飞，前往170英里外的成都。当他离开的时候，宋美龄的飞机降落在他刚刚离开的九龙坡机场。宋美龄没有看到欢迎队伍，眼泪夺眶而出。她的侄女向2个中航机械师征用了一辆旅行车把宋美龄送往重庆市。

蒋介石听说这个消息，极度尴尬，威风尽失，大怒之下急命飞行员返回九龙坡。蒋介石的不耐烦传导给了他的飞行员，刺激了飞行员没有绕场盘旋到逆风方向，而是直接顺风降落。就在同一时刻，航空委员会最好的林机长[18]驾驶着另一架飞机按照标准恰当地绕场盘旋后正在逆风降落。机上的乘客是蒋介石唯一的儿子蒋经国，他正从桂林飞回来参加家庭团聚，[19]两架飞机都没有意识到另一方的存在。当林机长的轮子放下来时，他才注意到另一架飞机正在向他袭来。他猛推应急电源，急拉驾驶杆，与蒋介石的飞机擦肩而过。

2架飞机刚安全着陆，蒋介石就发泄了他的愤怒。盛怒之下，他召航空委员会负责人和中航总经理王承黻上校前去询问。航空委员会负责人被通风报信后，溜到城外的第二个家，让仆人找借口搪塞。王上校没有提前得到消息，便遵循召令来到蒋介石的办公总部。“你负责九龙坡机场的人是谁？”[20]蒋介石盘问。

“T. Y.蔡先生。”上校回答。

“他是个什么样的人？”

蔡已经在公司工作了12年，王上校认为他是个好人。

怎么可能？蒋介石大发雷霆。蔡几乎让他和他唯一的儿子死在同一事故中！如果蔡先生是好人，中航都用的是些什么样的人？这家公司就是个不称职者的温床！王上校管理中航，那他就该承担负责，他应该被枪毙！蒋介石威胁说要叫他的警卫草率地把他给办了。

受到侮辱的王承黻硬挺着不动声色，决心维护自己的尊严。他的航空公司根本没有责任：航空委员会、中央航空公司，[21]美国军方和中航全都使用这个机场，从来都没有一个综合的交通管制。两架涉事的飞机均属于航空委员会，附近根本没有中航的飞机。

蒋介石尚算冷静，不至于草菅人命，但总要有人受罚，他驳回了王承黻的申述，并告诉他等着逮捕和军事审判。

亚瑟·杨冲到中航总部办公室，发现面如死灰的总经理拿着一部《大英百科全书》，正在浏览《大宪章》的条目，并安详地提出辞职。王上校提醒亚瑟·杨注意这份700多年前的文件的第39条：“凡是自由民，除经贵族依法判决或遵照国内法律之规定外，不得加以扣留、监禁、没收其财产、褫夺其法律保护权、加以放逐，或以任何方式伤害。”但这是中国，王上校不能指望有这样的考虑，他预期着行刑队的出现。

宋美龄、宋子文、宋蔼龄和新交通部长都出面拯救王承黻，为他说情。蒋介石撤销了逮捕令。但中航的九龙坡机场经理T. Y.蔡没有收到撤销处分的命令，3天后，蔡仍然在监狱受煎熬。亚瑟·杨给孔祥熙写了封言辞激烈的信，确保了蔡可以获释，但获释时这个可怜的家伙已经经受了一个多星期的禁闭。

蒋介石出于脸面可以发慈悲，但绝不可以做错事。他判定王承黻上校犯了“非常严重的过失”，故意羞辱他，迫使他辞去总经理一职。[22]李吉辰接替了王承黻，后来的事实证明李的能力很强，但王承黻失宠事件体现出来的恣意性和不公平性，以及对他进行违法的威胁的情况，使中航内考虑更为周密的高管成员产生了几分担忧。

7月6日早晨，就在王上校阅读《大宪章》的时候，陈纳德开始了他承诺的针对敌人的航运的攻击。[23]在接下来的几周里，他的空中力量

连续打击了中国的河流、东海和南海上被日本控制的港口设施和船舶。战斗损耗使他的力量逐渐削弱，他强烈要求增援，对进攻没有产生决定性的结果的辩解理由是，驼峰空运的低效率和吨位不足削弱了他的攻势的规模范围、猛烈程度和产生的影响。

美国陆军航空兵司令哈普·阿诺德认为军方空运的结果“令人失望”和“不可接受”。[24]诚然，印中联队的快速扩张和庞大规模降低了每架飞机的效率，备件短缺、维修不善、机场简陋、士气萎靡不振，以及因其自身造成的糟糕的生活条件而使士气进一步低落等一系列原因，妨碍了飞机效率的发挥。[25]但是，以每架飞机运送的吨位、每架飞机的往返次数、总体事故率、总体利用小时数或任何其他评估航空公司的效率和竞争力的度量标准计算，与中航相比，军方的表现未免差得太远。1943年9月，在完成了对机场的大幅改造后，军方在驼峰航线上运输了5198吨货物，用了225架飞机，其中超过半数是可运载近5吨货物的“C-87”型和“C-46”型；中航交付了1132吨，用了27架飞机，全部都是有效载荷为3吨的“DC-3”型。中航每一架飞机运了42吨货物进中国；军方的飞机，尽管每架的总容量都大得多，却好不容易才运了23吨。史迪威在其日记中精炼地对这两个机构做了比较。“升级过快的陆军航空队一涉及行政和管理就往下掉，只是一帮空中司机。……中国航空公司的表现使军方看起来就像业余的。”[26]

这个季节对印中联队来说很糟糕，但对孟加拉和中国河南省的赤贫老百姓来说是指数级的更糟糕。[27]缅甸沦陷已经使印度东部失去了最重要的外国食物来源，一个孟加拉湾气旋破坏了沿海地区的水稻收成，印度政府担心日本进犯而征用船舶、渔舟和本地交通工具，加重了配送问题。食物短缺的传言引起囤积居奇和食品价格飙升，大部分民众买不起至关重要的主食，无地的劳工和破产的农民被迫成群结队地从没有粮食的村庄涌入加尔各答，并死在大街上。在整个孟加拉，也许有200万人死于饥饿。

不可思议的是，位于汉口北方、横跨黄河的河南省的情况可能更糟，严重的干旱使当年的小麦失收。难以形容的悲惨状况吸引了一些有勇气的西方记者冒险前往受灾地区采访。没有现金的农民不得不用谷物称重交税，而腐败的国民党官员经常使用枪口威逼他们上缴囤积的最后一点粮食。中央政府管理者和中国军队军官在餐桌上大鱼大肉，却无动于衷地否认灾害的存在，这些令人发指的行为使国民党自诩是为了增进本国人民的利益而真心实意地工作的说法成了谎言。觉醒的农民自发奋起反抗——没有受到共产党的启发。全世界遭受了战争造成的大动乱的苦难；在亚洲，它以某种方式雪上加霜。

直到1943年年中，在巴利贡盖县合租房子的中航飞行员继续生活得相对比较好，虽然没能和印度饥荒的苦难绝缘。加尔各答的街道上，忍饥挨饿的乞丐和饥肠辘辘的孩子的鼻孔中充满了濒死的恶臭和污秽，当飞行员们经过时，他们不断过来向他们乞讨，他们不得不推开他们。他们曾差点儿被尸体绊倒和目睹流浪狗及秃鹫吃人类的腐肉。4月，皮特·古蒂尔通过鉴定成了机长飞行员，里奇·汉密尔是在7月通过的，晋升使他们的基本工资从每月400美元增加到800美元，如果超过70个飞行小时还可以挣到慷慨的奖金。[28]7月，他们两人各自净挣了1200美元（约合现代15000美元）。在资历方面走在前边的飞行员会赚得更多。[29]当然，丰厚的回报伴随着相应的风险。山姆·安格林（Sam Anglin）是共享平房的飞行员之一。8月11日，他驾驶48号飞机从汀江出发做驼峰飞行，48号飞机是中航最老的“C-53”之一，像所有的“C-53”一样，在驾驶舱里，在机长和副驾驶座之间的控制托轴架上有两对化油器和油加热器的杠杆，每对杠杆都附有小锁定旋钮。安格林是个一丝不苟的人，每次起飞前总要习惯性地检查飞机，看到发动机温度上升至正常范围，以此作为“C-53”飞行的一部分内容。到达正常范围后，他就打开化油器和油加热器以确定温度是否继续上升。当达到正常值后，将锁钮旋到“关”的位置，处于关闭状态，并锁定保险，以确保加热器不会因不慎而打开。安格林有所不知或不记得的是，公司的机械师在48号飞机的发动机上加

装了实验增压器，并将“鼓风机”的开/关控制与飞机的化油器和油加热器的锁杆连接在了一起。出于某种原因，机械师没有在驾驶舱放一个对修改加以解释的标志，安格林起飞时完全不知道已打开了增压器。在低海拔地区运行增压器使发动机温度危险地升高，离开汀江后58分钟，在缅北的赫兹堡峡谷（Fort Hertz Valley），发动机开始不正常，安格林掉头飞回印度。一位军方飞行员注意到他的左发动机出现尾烟，劝他跳伞，但安格林选择了边照料着飞机边飞回汀江。冒烟的发动机着了火，安格林关闭发动机，在无动力支撑的状态下滑翔，并触发灭火器，向发动机舱内喷洒二氧化碳，却毫无效果。被飞行时产生的时速150英里的疾风扇着，地狱之火吞噬了发动机后面的防火墙。一声爆炸把机翼炸飞，破损的飞机颤振着飞离天空，炸毁在丛林中，安格林和2名中国机组人员当场丧生。整个灾难过程约为120秒。

7月，山姆·安格林比皮特·古蒂尔多赚了几个钱，并不知道他还有不到11天的时间来花完他人生中最后1个月的薪水。共享巴利贡盖县平房的其他飞行员为纪念他举杯，皮特·古蒂尔每次飞过那个丛林中标记着他的同志的终结点的小片焦黑地，就略微下降致意。他在安格林出事前一天飞过48号飞机，它工作得非常好。

在乔·罗斯伯特和里奇·汉密尔史诗般地克服艰难险阻走出米什米大山的时候，风季开始了，并一直持续到夏季，抑制了日本人在缅北阿萨姆邦大部分的空中活动。[30]但到了10月初，风季结束了，10月13日，太阳终于在秋高气爽的天空中升起。最近通过鉴定升为机长的马歇尔·施罗德（Marshall Schroeder）起飞，爬升到16000英尺，加入一组军方飞行员沿航空罗盘115度的航向向东直飞昆明。这是几个月来第一个真正的晴天，峡谷、森林、河流、雪山在驾驶舱窗外鱼贯而过，好一派壮丽的景色。在缅甸北端的孙布拉蚌（Sumprabum）附近，一批盟军代号为“奥斯卡”的日本“Ki-43隼”式战斗机跃入这群运输机中。

空战的传言在汀江机场炸开了，中航人员聚集到无线电室，施罗德的声音打破了背景的静电干扰杂音。运输机群四散逃逸，但有几架敌机咬住了施罗德的尾巴。他掉过头，扭动着转向低飞，人群坚守在无线电室收听他断断续续的叙述，但他无法摆脱追击。这场单方面的战斗持续了15分钟，直到传来的只剩下不停噼啪作响的静电杂音。时间一秒一秒地过去，变成了1分钟，再变成2分钟，围拢的人们无语地散去。1个小时后，1架受损的军用飞机呼啸着飞入汀江，机身被打得像个筛子。该军方飞行员出了驾驶舱，昏了过去。

施罗德的死严重打击了古蒂尔。尽管施罗德到中航比较晚，但他是古蒂尔与之在泛非航空飞行过的另一人，雨季时曾作为古蒂尔的副驾驶飞了大半个月，如果有一点关于驼峰的知识是古蒂尔试图传授过的话，那就是，天气晴好时绝对不要从高空飞越缅甸——很容易成了巡逻中的日本战斗机的猎物。古蒂尔曾告诉施罗德，在晴朗的天气飞行，要先转弯向北，保持低海拔，并绝不离开山脉，这样可以使运输机难于被发现，且可借助峡谷和山峦以逃避追逐，并迫使敌人远离他们的基地运作。施罗德忽视了这个建议，付出了高昂的代价，但古蒂尔觉得自己也有责任。盟军地面渗透部队在位于日本运输线后边的克钦邦（Kachin）活动，发现了施罗德的残骸，3位机组人员的遗骸分别就地掩埋。马歇尔·施罗德，来自纽约州水牛城，24岁。

当日机袭击在驼峰上的运输机时，邦德正在从美国回重庆的路上，因工作原因途经昆明，他立即返回汀江。如果这次日本袭击预示着一场旨在风季后切断空运的严肃的战役的话，中航最好的防御办法就是切换到夜间飞行，正如1938年吴士被击落后香港大撤退所做的那样。当晚，中航就制定了变动的计划，邦德在汀江过了两晚，尽其所能帮助组织了转型。“如往常一样，中航引领着方向，表明这项工作做得成。”邦德写道。“军方将不得不这样做。”

不过，军队遵循平民榜样的速度不够快。大多数军方飞行员没有得到足够的训练来立即切换为夜间飞行，日本的风季后袭击演变成了一场针对驼峰空运的大型军事行动。10月16日，日本战斗机奥斯卡在光天化日之下击落了3架正在孙布拉蚌巡逻的“A-36A”攻击机（“P-51野马”战斗机的不愉快的变种机型）。在接下来的10天里，他们摧毁了5架“C-46”。陆军航空队在缅甸遇到了抗议日本机场的罢工，针锋相对的斗争持续到11月和12月。12月13日，日本轰炸并扫射汀江，迫使中航机场人员藏身于泥泞、恶臭而狭窄的壕沟。公司没有一架飞机受损，但炸弹摧毁了机航办公室和仓库。吴士在废墟前摆了一张桌子和一把椅子，连接好电话线和无线电台，在15分钟内工作就回到正轨。而在他身后，2个建筑物还在燃烧。整个秋天，敌人的损耗非常严重，一当盟军重新掌握了一定程度的制空权，中航马上投入24小时运营。尽管有敌人袭击，南亚的不稳定天气仍然是成功的空运的最大阻力。中航在全天候和夜间飞行，其飞行员远比刚从飞行学校出来的军队同行更有经验。军队人员经常因为觉得天气太差就取消飞行任务，陆军航空队希望通过指挥官的调整改善业绩，便安插了纪律严明、雷厉风行的托马斯·哈丁（Thomas O. Hardin）上校负责印中联队。哈丁认为他的飞行人员钻了宽松政策的空子，便颁布命令——“驼峰之上不讲天气”，命令飞行人员照飞不误。军方交付的货物吨位量增加了，可以预见的是，事故数量也增加了。11月，印中联队有38架飞机坠毁，[31]中航只有1架；12月，军方坠毁28架，中航则有2起致命事故：2起事故都发生在12月18日雾蒙蒙的清晨，中国空军有人将一个着陆信标挪动了几百英尺而没有通知中航，该渎职行为导致损失了2架客机、2架货机和6条生命。

因为邦德得了登革热，中航不得不应付没有邦德全盘照看的情况。他花了几个星期躺在拉普的基督新教大院里，病状包括可怕的高烧、让他觉得骨头都好像要断了的关节痛和像大锤击打似的头痛。[32]该病并没有阻止他欣赏《大美晚报》（*Shanghai Evening Post and Mercury*）重庆版创刊号上的一则笑话。[33]那年秋天，这个笑话在中国战时首都被

损坏的街道上大受欢迎。它讲的是，一则中航广告邀请读者出席其上海新机场的盛大的开幕式，日期是“将于稍后公布”——这段乐观的反语提供了确凿的证据，证明威廉·兰霍恩·邦德仍然在中国运营。

---

[1] 唐纳德·麦克布莱德日记，1944.3.3；*C.N.A.C. Cannonball*中许多关于赌博的文章；笔者在2003～2008年中航年度聚会中的对话。

[2] Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.75，79-80；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22，2005.1.23；古蒂尔给笔者的邮件，2008.2.29和2008.4.9；笔者在2003～2008年中航年度聚会中与中航人员的谈话；*C.N.A.C. Cannonball*中的许多文章；Michel Peissel，*Tiger for Breakfast*，pp.115-141。

[3] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22、1.23。

[4] 中航没有足够的副驾驶和报务员为每个航班配备充足的机组人员。但是，如果飞机失去了一个发动机或机身上结了大量的冰，机上有第二双手来抛弃货物是很重要的，因此，吴士确保每个驼峰飞行航班均被安排了一个副驾驶或报务员。

[5] 笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者在2003～2008年中航年度聚会中的对话。

[6] “Report on the Increase of Company Personnel，” April 1944，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[7] http：//cnac.org/allaccidents01.htm；“Pilots’ Pay-Month of June，1943”；“Pay of Pilots Serving as Co-Pilots on Freight Service-Month of June，1943”；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[8] Jimmy Scoff，两航史料称史可甫。——译者注

[9] 笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者在2003～2008年间与中航飞行员的对话和访谈；唐纳德·麦克布莱德日记，1944.2.25；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；笔者在2003～2008年中航年度聚会中的对话［吉米·斯科夫（Jimmy Scoff）仍然是中航的一个主要谈资］；*C.N.A.C. Cannonball*中的许多文章；J.Gen Genovese，*We Flew without Guns*，pp.232-247。

[10] 笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；唐纳德·麦克布莱德日记，March 24，1944；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；*The Valley Morning Star*，March 26，1944；“Crew Leaps from

Plane，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），March 26，1944；
http：//cnac.org/accident042.htm。

[11] Louis Allen，*Burma*：*The Longest War*，*1941-1945*，pp.91-116；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.302-303；Sir William Slim，*Defeat into Victory*，pp.147-161.

[12] 陈纳德写给温德尔·威尔克（Wendell Willke），1942.10.8，转载于Jack Samson，*The Flying Tiger*：*The True Story of General Claire Chennault and the U.S.14th Air Force in China*，pp.175-180；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.322；R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题），p.18；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，p.469。

[13] 乔治·马歇尔，“给总统的备忘录”，1943.3.16；马歇尔，“给史迪威将军的备忘录”，1943.5.3；“给海军上将莱希（Leahy）、海军上将金（King）、阿诺德将军的备忘录”，1943.5.3：均见*Marshall Papers*，Vol.3，pp.675-678；Hap Arnold，*Global Mission*，pp.398-409，413-420；Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*，pp.155-157，172-192；C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷），pp.435-43；Winston S.Churchill，*The Hinge of Fate*，pp.782-799；Samson，*The Flying Tiger*，pp.175-180，183-186，189-194；Robert E.Sherwood，*Roosevelt and Hopkins*：*An Intimate History*，p.749；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.251-253，259-260，269，274，277，310，313-354；Henry L.Stimson and McGeorge Bundy，*On Active Service*，pp.534-36；*Strategic Planning*，*1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》），pp.84-88，126-145；Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.383-399；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.446-478；史迪威日记，September 9，1943：“这些家伙相信100架飞机就能使日本人退出！”

[14] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，p.353.1943年5至9月邦德在美国。

[15] 在运输能力不足成为盟军的战争努力的唯一最大阻力的情况下，取消对缅甸发动全面攻势的计划，释放了足够的船舶来运送215000名战斗人员及装备到英国，为渡过英吉利海峡的进攻做准备：莫里斯·马特洛夫（Maurice Matloff，简称M.马特洛夫）和埃德温·M.斯内尔（Edwin M. Snell，简称E.M.斯内尔），《二战中的美军：战争部：为联合作战进行战略规划，1943年～1944年》，第81页。

[16] C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷），pp.24-26；William R.Peers and Dean Brelis，*Behind the Burma Road*，pp.145-146；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.344；Eric Sevareid，*Not So Wild a Dream*，p.248；Otha C.Spencer，*Flying the Hump*：*Memories of an Air War*，pp.66，100-106；Joseph Stilwell，*The Stilwell Papers*，pp.217-218；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.450，479.

[17] Arthur N.Young to His Excellency，H.H.Kung，July 9，1943；"董事会特别会议记录"，1943.12.30；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.401-402；Laura Tyson Li，Madame Chiang Kai-shek，pp.235-237；Arthur N.Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，pp.165-171。

[18] 林大纲。——译者注

[19] 蒋经国是蒋介石的第一个夫人的儿子，不是蒋介石夫人宋美龄的。

[20] Young，*Cycle of Cathay*，p.167.

[21] 1943年6月1日，中央航空公司基于欧亚航空公司的资产建立，企图通过此举撇清欧亚航空公司与德国的关系的污点，从而可以得到美国飞机。

[22] Young，*Cycle of Cathay*，p.167.

[23] R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.337-339，347；C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·

李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷），pp.522-529；Byrd，*Chennault*，pp.202-204；Samson，*The Flying Tiger*，pp.194-198.

[24] *Strategic Planning*，*1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》），p.197.

[25] C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷），p.446；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），p.268，说美军空运总部9月用228架飞机运送了5390吨；“昆明和汀江之间空运吨位的月度合同”；“与美国陆军协定的货运服务的业务”，“每月业务生产航班”；“1943年6月货运服务业务汇总”；“1943年6月通过中航飞机装载进出（中国）的运量”；“中国航空公司：1943年9月货运服务业务汇总”；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。在C&C中航的统计数字与其公司记录并未精确地吻合。我使用其公司记录的数据——这些记录也并不总是完全一致——令人沮丧的烦恼，但差异很小。威廉·麦克唐纳通过亚瑟·杨给邦德和哈罗德·比克斯比的备忘录，1943.9.2，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学），Box 58；夏普备忘录，1943.8.7，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[26] Stilwell，*The Stilwell Papers*，pp.215-218.

[27] 笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；古蒂尔写给笔者的邮件，May 5 and May 6，2008；Theodore H.White and Annalee Jacoby，*Thunder out of China*，pp.166-178。

[28] “Pilot's Pay—Month of July，1943，” ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；古蒂尔给笔者的邮件，2008.5.5和2008.5.6。

[29] 安格林（Anglin）的坠机：http：//cnac.org/accident014.htm；Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.82；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；古蒂尔给笔者的邮件，2008.5.5和5.6。

[30] 施罗德的飞机被击落和（日机）攻击驼峰航线：Bond to K.C.Lee，October 18，1943，

ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；史迪威日记，October 15，1943；C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷），pp.467-468；Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.85；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.354-355；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；古蒂尔给笔者的邮件，2008.5.5、5.6和5.7；马歇尔·施罗德（Marshall Schroeder，牺牲的飞行员的侄子）给笔者的邮件，2008.5.19；http：//cnac.org/schroeder01.htm。

[31] General William H.Tunner，*Over the Hump*，p.63；中航飞行员的日记Donald McBride，December 18 and 19，1943；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.11；Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.85；http：//cnac.org/allaccidents01.htm；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22。

[32] Bond to Stanley K.Hornbeck，November 16，1943，SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[33] “China Plans，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 7，1943.

25 失去一个朋友

对于盟军来说，1943年世界大部分地区都进展得不错。俄国人在斯大林格勒和库尔斯克（Kursk）赢得了决定性的胜利；英印军和美军联合作战将法西斯分子从北非和西西里岛驱逐了出去，并攻入意大利；太平洋的反攻在新几内亚和所罗门群岛取得显著进展；美国海军在太平洋中部诸岛开启了海上战役。盟军通过坚持不懈的努力、艰苦卓绝的斗争和创巨痛深的损失，从轴心国手中夺取了战略主动权。盟军唯独没有取得重大进展的战场是缅甸和中国。11月下旬，同盟国参谋长联席会议（the Allied Combined Chiefs of Staff）在开罗召开了这一年的第三次战略会议。[1]罗斯福总统为表达他要培育中国成为战后亚洲稳定的基础的意图，与夫人一道邀请蒋介石夫妇参加会议。尽管做出这样的姿态，对中国在世界战争中的重要性的态度正在发生变化。纵然国民党宣传机器继续哄骗美国的公众舆论，盟军领导——包括罗斯福总统——都非常清楚地意识到，在过去的18个月里，中国军队没有进行过任何重大的战斗。[2]参谋长联席会议首脑们强迫蒋介石派出其在云南的军队渡过萨尔温江进入缅甸，蒋介石精明地回避，不做正式承诺。蒋介石这种不愿意采取行动来帮助自己的态度，使得盟友们自然地对打破中国被封锁的局面不予重视。蒋介石有关可能“中国战区会崩溃”的议论并没有让人觉得他是在真诚地努力想打败共同的敌人。太平洋作战取得的胜利遍地开花，使得中国作为打败日本的目标的组成部分自珍珠港事件以来似乎显得不那么重要了。盟军原来打算通过用东方和西方两股力量夹击来粉碎日本帝国的战略构思，让位给不需要太多来自中国大陆的帮助而主要从太平洋击败日本的设想。

在秘密举行的开罗会议之后，盟军联合声明[3]宣布，“三国军事方

面人员关于今后的对日作战计划，已取得一致意见”。事实并非真的完全一致。蒋介石在英美领导人心目中留下了不良印象，在他提出的诸多要求之中，有一条是要求罗斯福总统提供10亿美元的贷款以稳定中国货币价值，宋美龄声称其中200万美元需要用金条支付。在会后的电报交流中，罗斯福总统明显冷淡地告诉蒋介石，该贷款要求已经转由财政部“考虑”。开罗会议的后果倾向于将中缅印战区降级为支撑作用，从而使驼峰空运成为美国在亚洲最高优先级的协助行动，主要是为了保持中国继续抗战并为空中打击敌人供应物资。

1943年10月底，在开罗会议之前，按照五月召开的三叉戟会议上的决定，“中国驻印军”穿过那加丘陵（Naga Hills）和帕特凯山，长途跋涉进入缅北瘟疫横行的丛林，开始反攻。[4]该部队是1942年年中在缅甸沦陷后撤退到印度的中国军队残部经过史迪威将军的培训计划而创建起来的。中国驻印军向前挺进，越过了从雷多延伸建设的公路的顶端，并深入大洛平原（Taro Plain）和胡康谷地（Hukawng Valley）。负责防守这一带地区的日本步兵师团的士兵进行了特有的顽抗。当时，史迪威将军在中东参加开罗会议，没有他，中国军队就不可能得到反攻的军火。敌我对峙的僵局贯穿整个11月和12月前半个月，史迪威于12月21日飞往缅甸。3天后，中国人开始了有效率的进攻，经过12月后半个月和整个1月的奋战，逐步推进到胡康谷地的腹地，目的是要夺得河谷远端的山脊以攻入孟拱（Mogaung）和加迈镇（Kamaing），这些是通往伊洛瓦底江河边的重镇密支那途中的必经之地，密支那是控制缅北的关键。缅北的战役给了中航新的任务——向挺进的中国远征军空投物资。中航以特有的勇气和效率执行该任务，在低空通过运输机的侧门向丛林的空地把一袋袋大米向下踢出去。2月下旬，一支新力量加入鏖战——美军第5307部队突击队，这是相当于一个旅的规模的长程渗透小部队，与温盖特将军指挥的钦迪特远程突击队并肩作战。该部队由弗兰克·梅里尔（Frank Merrill）准将指挥，被媒体称为“梅里尔劫掠者突击队”（Merrill’s Marauders）。

与此同时，英国温盖特将军组织了第二次钦迪特远程突击队远征，他的一个旅从陆路渗透。从3月5日开始，其他的旅被空运深入到缅甸，封锁了曼德勒—密支那铁路，部分阻断了敌人向缅北战场的后方增援和运输补给，吸引了日本人的大量对抗手段。3月24日，温盖特死于飞机失事，但钦迪特远程突击队在没有他的情况下继续战斗。

1943年12月，在缅北行动的同时，英印军的3个师进入缅甸沿海的若开邦，重复一年前所进行过的尝试，对日军开展较大规模的进攻。英军花了12月的大半个月和整个1月冲击日军的防线，但都没有战果。日军于2月4日反击，穿过可怕的丛林和山脉，形成右手形的口袋，将2个师从中间切断——他们1年前用的就是这种战术，收到良好的效果。但威廉·斯利姆将军向2个孤立的师发出“坚守和战斗”的命令，通过空中补给维持地面部队，并空运增援部队，还发动了自己的还击。包围英军的日军现在发现自己被包围了，于2月下旬被消灭得干干净净。3月初，英军再次重拳出击，当他们即将突破时，出现了新的紧急情况，迫使斯利姆放弃进攻——日本人在缅印边境的山区发动了大规模攻势，旨在将英军逐出英帕尔平原（Imphal Plain）和位于曼尼普尔（Manipur）高地的科希玛镇（Kohima），从而清除英军唯一可以据以用大部队进攻缅甸中部的基地。这是模仿1943年风季前奥德·温盖特执行的钦迪特远程突击队穿插策略，但此次的兵力是155000人而不是3000人。这是一个非常大胆的计划，其成功与否取决于进攻最初阶段能否截获英国的供应物资。不顾风险，日本步兵于3月7日晚上开始渡过钦敦江。

斯利姆将军虽然预计到日军的行动，但对日军的急速行军感到惊讶，他赶紧从驼峰航线调集运输机对战场进行空中增援。敌军横扫100英里，穿过那加丘陵，于3月29日切断英帕尔—科希马公路。不久之后，斯利姆在英帕尔投放了英印军的小股部队并在决定胜负的科希马投放了较小的游击队。如果英国失去了科希马，日本就可能大举进攻阿萨姆邦峡谷，并破坏盟军在亚洲大陆所有的主要努力，包括驼峰空运。

正当日军如日中天之时，史迪威于4月3日与斯利姆会晤。[5]史迪威的中美联队刚刚打到孟拱河谷（Mogaung Valley），但由于灾难性的威胁是在英帕尔和科希马，史迪威以为英国人会向他要求增援，那将会妨碍他在缅北的计划。然而，斯利姆向史迪威保证可以用自己手中的军队处理局面，斯利姆的自信使史迪威开始放手策划一个胆大得惊人的依靠自己力量的攻击计划。

直到4月中旬，日本一次又一次的攻击几乎使科希马的保卫者难以承受。汀江离战场仅有区区一百来英里，而且中航飞行员深知敌人很有可能收口袋包抄围捕，在那段岌岌可危的日子里，他们连睡觉都带着手枪。英国守军奋不顾身地战斗，坚守科希马长达2周。4月20日，斯利姆的援兵杀进科希马，疲惫不堪的驻军因此得到了解脱。应急解围结束后，斯利姆集中精力挥师南下，驰援在英帕尔被包围并仍在激烈战斗的几个师。

邦德虽然地位不低，但对开罗会议导致的盟军战略思维的转变并不知情，在中缅印战区战斗的大多数人也不知道。[6]邦德的登革热刚治愈，就对1944年初驼峰空运的状态给予了极其满意的评价，它正在成长为庞大的事业，而军队的努力终于开花结果。中航和空军两者合起来，每天在中国着陆的航班超过100个，而且这个数字在不断上升。1943年12月，他们有很成功的记录，当月运送了超过12000吨的物资进入中国，超过了罗斯福总统设定的10000吨目标。印中联队因取得的成就获得总统集体嘉奖；中航得到付款前非常艰难——军方欠他们的运输费用拖了将近6个月才支付。然而，从成功的方面讲，空运的吨位数仿佛不可限量。即使他和他的公司没有收到很多公众赞许，邦德感到对成功负有责任，并理所当然地感到自豪。中国的空运正在成熟，成为为伟大的战争付出努力的一部分，他知道，如果没有中航开拓性的努力，这条空运航线可能一直都不会尝试运行。在邦德看来，中国在战争中的地位似乎终于如他早就认为的那样名至实归。他理所当然地认为好斗的中国将

日军的很大一部分牵制在了亚洲大陆，盟军空中力量从中国东部基地出发的运作可以对日军造成巨大的伤害，而装备了美国设备和实践知识的中国军队将在最后的战役中起决定性的作用。看来美国最终做的好像正是邦德自1937年以来已经明确主张的——付出大量的努力向陷入困境的中国提供现代战争手段——并以他自1941年春季以来一直具体倡导的方式：驼峰空运。邦德期望历史的结论会裁定中航的工作是日本战败的一个支点。

邦德绝对是个好商人，他已经开始为和平做计划。[7]泛美航空与中国交通部的合同将于1945年7月8日到期，还有一年半的时间，该是时候开始考虑到时将会发生什么了。邦德写了一份备忘录阐明他的想法。虽然中央政府存在独裁倾向、漫不经心的经济政策、腐败和麻木不仁、不公平的司法实践，以及它与共产党之间存在的无可挽回的敌意等一系列问题，这些都引起了邦德的关注，但他仍然相信，在获得和平后，国民党有可能成为继续完成中国统一的力量，他推测国民党最终会兑现其经常重复的有关解放中国社会并带领国家走向民主与法治的诺言，他认为所有这些都是中国的长远成功的关键。他预见，当敌对行为终止时，“一个活跃和发展的伟大时期”将在中国出现，因而，他小心地定位中航，以利用他看到的即将到来的巨大机会——他打算将中航发展壮大为在亚洲占主导地位的航空公司。[8]

虽然宋子文仍然担任中国的外交部部长，但自从他于1943年秋天回到中国并发起了一场以失败而告终的罢免史迪威将军的战役后，便没有行使过任何真正的权力。[9]史迪威这个任性的西点军校人已经证明了其不贪腐的作风、“做给我看”的现实态度和不可能被操纵的立场，而中国人希望更换他。令人惊讶的是，宋子文的花招已经升级为很大的家庭内讧，显然，这件事使他与坚定不移地支持史迪威的宋美龄和宋蔼龄对抗。宋子文说服蒋介石说，蒋个人向美国政府呼吁可以迫使这个问题解决，但蒋没有成功。与史迪威的关系和缓如常，但被迫放弃主张使蒋介

石大失脸面，他指责外交部部长，两人心生芥蒂，又因蒋介石及其圈子内的右翼成员认为宋子文有惊人的自治倾向而火上浇油。蒋介石削弱了宋子文的权力基础，尤其是用孔祥熙取代宋子文的亲信贝祖诒出任中国银行行长。宋子文立即发外交护照给他的弟弟宋子良，送他到美国重掌外国援助机构在美国一端的组织，该组织是他的影响的关键所在。虽然宋子文仍然是外交部部长，但他引人注目地在开罗会议上缺席。后来，宋子文在一个家庭聚会上把这事说得太露骨了，大为光火的蒋介石把一只茶杯扔到宋的头上。美国驻华大使克拉伦斯·高斯报告说，宋子文进入了社交和正式场合的“退隐状态”，从政治生活中消失，似乎形同软禁。其他征兆显示了国民党宝座背后的恶性混战，传言暗示中国的第一夫妇的婚姻出了问题，并详细描述了宋子文和孔祥熙之间以及宋子文和他的两个姐姐之间的明显的敌意。整个宋氏家族的影响受到损害。

邦德不知道导致内讧的原因是什么。[10]在国民党的黑暗的壁橱中，这是很难捉摸的政治花招，宋氏家族内部的争吵不休至少有可能是做给别人看的，掩盖了更大、更微妙的目的——这并不是在中国的政治实践中前所未闻的事情。[11]头脑冷静的商人既不会完全相信，也不会全面否定所听到的任何事。1944年上半年，缅甸周边的战事吃紧，按照业务的要求，邦德在驼峰上空飞来飞去。有一次，他在重庆停留，接到与宋子文共同进餐的邀请。邦德是个忠诚的人，太清楚他自己和泛美航空在中国之能取得成功，靠的就是宋子文的影响力，他不会因宋子文的失宠而不接受他的邀请。再说，邦德真的很喜欢和欣赏这位外交部部长。

在宋家门口，一个贴身男仆请邦德随他上楼到宋子文的卧室。邦德觉得很奇怪，但没有问，而是按照要求去了。他发现胖胖的外交部部长躺在椅子上，满脸剃须泡沫，正在由理发师修脸，圆眼镜放在边桌上。弄完后，理发师退下。宋子文和邦德简短地寒暄后，宋沉默了很长一段时间，当他开口时只是说些简单而不需要回复的平常的话。邦德管住自

己的舌头。显然，宋子文并非感到受了侮辱或忽视，而是深感大事不好，宋在全力对付明显的难题时对邦德如此出人意料的亲密，使邦德感到荣幸和心存同情。邦德静静地坐着陪伴宋子文。

终于，一个仆人上来，宣布晚宴开始。

“叫他们等15分钟。”宋子文指示。[12]

15分钟到了，邦德提醒宋子文。

“邦迪，你下去吧。告诉他们把我的送上来。”

楼下，邦德被安排与一位熟悉的中国官员坐在一起，但使他大吃一惊的是，出席晚宴的还有另外两位他从未谋面的客人：蒋经国——蒋介石的儿子——和另一个邦德猜测是秘密警察组织头子的中国人。

晚餐吃得不舒服，任何语言的对话都很少，无需多大直觉便可感知到宋子文的内心斗争和他拒绝与楼下的两人共进晚餐之间的联系。在这样蓄意的无礼背后，必定存在非常严重的问题。过后，邦德急忙赶回家，仔细琢磨着这个奇怪的晚上，想不明白为什么他会被包括在内，他的出现会起什么作用。

一两天后，中航业务组主任高大经走进邦德的办公室说：“邓勉仁先生找你，并要求我请你到办公室后给他打电话。”

邓勉仁！自日本袭击香港之前，邦德就没有见到过他最要好的中国朋友，他在疏散的紧要关头没能找到邓而被迫让他留在身后。虽然自此以后他收到过说他的朋友很好的音讯，邦德为邓安全地出现在重庆感到很高兴——并充满好奇。他为什么在这里？敌占的香港的状况如何？他是怎么逃出来的？邓是个非常出色的银行家，广东银行行长，众所周知是宋子文的心腹之一。无疑，日本肯定会密切注意这么一个重要的人

吧？他的朋友肯定会有一个很棒的故事。邦德要高大经把他请到办公室喝茶。

高一个人回来了，邓先生被“拘留”了。

邦德听到这个消息很惊讶，但他认为这里边肯定是产生了一些误会，很容易解决。他在头脑中把它放到一边，回到堆积如山的文书工作上。

几天以后，依然没有邓的消息，邦德要高请邓接电话。

几分钟后，高大经冲入邦德的办公室，看上去很困惑。“究竟怎么回事，高先生？”

“邓先生因叛国罪被处决了。”他喃喃地说。

邦德先是震惊得瞠目结舌，然后问题如洪水般涌来，“为什么？以上帝的名义，为什么？”

高不知道详情，在远比因传递违规消息而产生的中国式惶恐要严重得多的恐惧的驱动下，匆匆离开房间。

邦德惊呆了，在房间里踱来踱去。他亲爱的朋友——一个和蔼可亲、行事周详的男人——没有公开的审判、指控、律师、法官、陪审团或警告，就这样被处决了，他可能还受了折磨。邦德紧紧抓住窗沿，环顾着肮脏的城市，腐臭的气味从破烂不堪的街区中升起，一个小女孩在排水沟上小便。可怕，丑陋，无以言状。真正的平静还要很长一段时间才能到来。邦德在接下来的日子打听情况，小心翼翼地选择问题和接触的人，只向那些他认为可能会见到过邓的朋友，或者听到过些什么，或者对此事的缘由了解内情的中国熟人发问。邦德没有得到真正的答案，而每一个被问到的人都极力否认知晓并改变话题的态度，让他意识到他

正处于危险之地。不是他本人的危险，他是个美国人，没有什么会发生到他头上。问题在于，这些中国朋友认为这个话题太危险，非常刻意地显示出不感兴趣的态度。

一股狂怒在邦德心中生长。这是一股安静的、碾轧灵魂的、拒绝被忽略的愤怒。他无法摆脱他最好的中国朋友在昏暗肮脏的墙基上身体蜷缩成一团，鲜血和脑浆喷溅到国民党执法者的靴子上的景象。这个可怕的画面迫使他重新审视他对国民党的信任，它实在经不起推敲。邦德不得不承认，一直以来，他太天真了，只看到他想要和希望中国国民党做的，而不是在现实世界中存在的真实情况。在废话连篇的官方宣传背后，“自由中国”其实是个警察国家，没有正义，最热切的兴趣是维护自己的权力和地位，与同盟国在世界其他地方耗尽如此多的鲜血和财富来消灭的敌人无异。邦德不敢再打听，但不停地向自己提问题，想理清这宗谋杀，因为他从骨子里清楚，对邓勉仁犯叛国罪的任何指控都是虚假的。邦德编造了一套又一套的理论，但总难自圆其说，直到他将邓的被谋杀与他和宋子文度过的那个奇怪的夜晚联系起来，其中的一套理论才弄出点貌似合理的头绪。

邓勉仁显然没有逃离香港。逃离是无名之人的行为。一个如贵族般的银行家不可能平静地消失而不对家人和银行员工造成严重危害，邓勉仁先生是个一言九鼎的要人，绝不会如此行事。日本人放过他，必有其自身目的，促使他们放开这样一个人的理由，邦德能想到的只有一点，那就是求和。日本政府和军队从来都不是铁板一块。早在珍珠港事件爆发的前几年，人们就已经注意到，虽然日本人看起来非常狂热和乐于自我牺牲，但其内部存在分歧和派系；到了1944年初，对于许多日本人来说，他们显然正在输掉战争。美国人将打破日本的内层防御圈，使日本本土暴露于攻击之下。必定有一些日本人急于避免他们的岛国和文化的灭绝，退而寄希望于比无条件投降更有利的和平解决。有传言说他们一直试图找人在他们和美国之间调停，有人声称曾找过瑞士，又有人说找

过苏联。面子不允许日本向蒋介石提交和平建议，因为他们试图扶持自己的傀儡政权作为中国的合法政府，因此没有正式承认蒋介石是国家领导。然而，他们可以通过宋子文寻求调解。他是个完美的人选。没有其他的中国人比他更接近美国政府，而这其中也奠定了邓的危险，因为威胁到蒋介石的并不是和平谈判。早在卢沟桥事变以前，国民党的许多人就一直以各种方式与日本人做生意，大多数美国人认为这些就是叛国行为。正是这些人对邓产生了威胁。如果邦德的理论是正确的话，通过宋子文调停促成和平谈判将给他带来相当大的信誉和声望，而宋的国际声誉、紧紧把持美国的经济军事援助的实权，以及其在中国的教育精英中受人尊敬的地位，会使他成为可以挑战蒋介石对国民党的控制的少数几个人中的一个。经过深思，邦德认为，正值和谈传言四起之际，邓来到重庆，不是一个巧合。他怀疑日本人派邓到重庆试图劝说宋子文接触美国政府探讨开启和平谈判。

蒋介石不敢监禁或处决宋子文。因为除了宋是他的大舅哥外，宋和美国人太密切，如果杀了宋，美国对他的政权的援助将削减甚至取消，而这些美援正是他最最需要的。转而，蒋介石及其内部安全头子枪决了信使，向宋氏家族发送了明白无误的信号。

邦德怀疑宋子文请他吃饭时他正在这种困境中挣扎。确实，有可能邦德被召过去就是为了向在餐桌上的其他人强调宋氏家族与美国人的关系质量。邦德猜测，邓在到达重庆后几乎只是比蒋介石的警察快一步致电中航办公室找邦德，与一位备受尊重并与美国政府有密切联系的美国人的公开的友谊可能会让他难以被处决。但是，就在邓给邦德的电话和邦德派遣高大经去请邓之间的时间里，唐被蒋的打手截获并“拘留”，该事件导致了最终的结局。

邦德反复推敲这个情景。它被证明是合理的，经得起检验。每审视一次，他的愤怒就增加一分。他刺探出了他的中国熟人隐藏得很好的情

绪，令他惊愕的是，尽管盟军攀登到了胜利的边缘，他在自己身上竟发现了恐惧的情绪。事实上，邓勉仁的谋杀案可能向中国受过良好教育并对国民党日益不满的整个阶层传递了一个信息，而对于邦德，它揭开了他戴了这么多年的中国的“潜在” 面纱。一个好人，不经审判，无声无息地被处决了，他的一生和工作成就这样被东方地毯一掩而光，仿佛他从来没有存在过。过去的17年，蒋介石和他的亲信口口声声说培养民主，而整个时间里他老是让人上当，他们只不过是一伙在残酷无情的盖世太保背后的法西斯暴徒统治集团。它是如此逍遥法外，至今凌驾于个人自由、不受侵犯的权利、法治以及所有其他的邦德想象的盟国正在为之战斗的价值和邦德相信对战后中国的稳定和繁荣至关重要的原则。他感觉到他最密切的中国朋友对他们国家的未来失去信心。贪污、腐化、恐怖、自我利益和无能已经使国民党统治非法化，如果它与共产党或另一个军阀派系打内战的话，邦德不再相信他们会赢。

邦德的顿悟也是非常尴尬的，因为他还在负责泛美航空在中航的投资，一笔非常重大的资产。然而，他现在感觉到中国的命运是注定的，或者不如说蒋介石的厄运已成定数。这种感觉越来越强烈，使他深受困扰。虽然，中航的合同是与“中国政府”签订的，但邦德对中航奇怪的合作关系可以在政权变换后生存下去完全没有信心。他强迫自己承认曾如此长期艰辛地建设的中国航空公司很可能在被锁定控制的情况下正向一座大山迎面飞去——而这完全改变了他的优先话语权。泛美航空与中国人的合同将于1945年7月8日到期，开始续约谈判的时机已经成熟，考虑到他现在觉得可能等待着中国国民党的命运，即将到来的续约也就是提取泛美航空对中航的投资和收益的时间——无论中航看起来多么完美地准备好了战后扩张。他不会让中国合作伙伴察觉他的意图的分毫。这些合作伙伴毫不掩饰地希望增加中方在中航的股份，但如果他们意识到泛美航空想退出，他们就不会为美方股份付出真正的价值。为了做到这一点，邦德知道还有其他一些人需要说服，某个长期被认为是航空界最顽固、最抠门的人——胡安·特里普。正是1937年邦德逼迫其给予了挽救

泛美航空在中国的投资的机会的人。

如果邓勉仁的枪决对所有受过良好教育的中国人包含的是一般信息，则不可否认的是，其对于宋氏家族是直接的命令，于是他们突然萌生了离开中国的念头。[13]孔祥熙辞去了财政部部长的职务，并出席在新罕布什尔州布雷顿森林（Bretton Woods，New Hampshire）召开的经济会议。会后，他悄悄地与小舅子宋子文的弟弟宋子良会合，居住在位于纽约市里弗代尔[14]（Riverdale）的宋氏家族公馆。宋美龄和姐姐宋蔼龄极为秘密地去了在巴西里约热内卢的布洛格伊奥（Brocoio），随行的还有宋蔼龄的儿子孔令侃和其妻子。在南美待了8周后，一行人员悄悄地北飞，隐居在里弗代尔。

这场大出走似乎证明了邦德的解读。它还留下了宋子文，作为这个在政治上非常活跃的家族留在中国土地上的唯一成员。[15]随着最亲近的血亲远离蒋介石的秘密警察，宋子文使用其并非微不足道的资源开始了重返权力走廊[16]的战斗。

---

[1] Robert Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*，pp.425-430；Jonathan Fenby，*Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the China He Lost*，pp.408-412；Hannah Pakula，*The Last Empress*：*Madame Chiang Kai-shek and the Birth of Modern China*，pp.469-475；R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题），pp.53-82；Robert E.Sherwood，*Roosevelt and Hopkins*：*An Intimate History*，pp.770-75；*Strategic Planning*，*1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》），pp.334-387，433-437；Jay Taylor，*The Generalissimo*，pp.242-252；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.396-397，399-406；Laura Tyson Li，*Madame Chiang Kaishek*：*China's Eternal First Lady*，pp.242-246.

[2] Eric Sevareid，*Not So Wild a Dream*，p.317.

[3] 《开罗宣言》。——译者注

[4] 1943年10月至1944年4月中缅印战场的事件由以下建构：R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题）；*Strategic Planning*，*1943-1944*； Martha Byrd，*Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*；Dallek，*Franklin D.Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*；Fenby，*Generalissimo*； Pakula，*The Last Empress*，pp.469-482；William R.Peers and Bean Brelis，*Behind the Burma Road*； Sir William Slim，*Defeat into Victory*； Taylor，*The Generalissimo*，pp.245-257；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*；Tyson Li，*Madame Chiang Kai-shek*； Donovan Webster，*The Burma Road*； Theodore H.White and Annalee Jacoby，*Thunder out of China*；Theodore White，*In Search of History*.

[5] 史迪威日记，April 3，1944.

[6] Bond to Bixby，Letter No. B111-44，April 19，1944，SDAM.

[7] Bond to H.H.Kung，November 9，1943；邦德，“机密备忘录：中国航空公司未来的位置”，1943.11.25；邦德，“中国民用航空要考虑的问题”，1944.1.4；均见ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）。

[8] Bond to H.H.Kung，November 9，1943，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）.

[9] “The Ambassador in China to the Secretary of State，” December 10，1943，FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系），1943，China，pp.387-388；John S.Service，*Lost Chance in China*，pp.75-86；Tyson Li，*Madame Chiang Kai-shek*，pp.239-250；Fenby，*Generalissimo*，pp.402-407；Sterling Seagrave，*The Soong Dynasty*，pp.393-416；Taylor，*The Generalissimo*，pp.239-240；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.495-506；R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》），pp.374-379.

[10] Bond to John Leslie，June 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23；Bixby to Dear Family，June 2，1944，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 12.这一段故事对于邦德与中航来说都极为重要，却也最难查明和确证。邦德1975年的信不单清楚地表明其重要性，还断言它发生在1945年初。比克斯比1944年6月2日的信也提及这一段，因此邦德在其1975年的信把事件的时间记错了。同时，作为进一步的间接证据，仔细阅读*Wings*一书给人的印象是邦德就与邓勉

仁相关的事建构一个重大事件。不幸的是，邦德在其设置最终取得成功之前去世了。我选择了相信邦德叙述的事件，但将发生时间放在比克斯比的信表明其发生的1944年春；谢伟思（John Service），“The Fall of T.V.Soong”，1944.3.7，有另一条线索：“（广东银行）重要的香港办事处的腾姓总经理，前些时候被戴笠逮捕，关于他的命运有相当多的秘密——据说被枪决了。”（谢伟思，*Lost Chance in China*，p.81。）我猜测这人就是邓勉仁，名字拼错了，而谢伟思并不知道邓勉仁和宋子文的关系在珍珠港事件之前就已经很密切；1945年春，宋子文告诉《纽约时报》，中国收到的和谈提议用“斗”量：“Soong Says Tokyo Often Asks Peace，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 2，1945。

[11] 比克斯比曾经建议邦德和黄宝贤安排一场公开的争辩以平息对他们工作关系太密切的猜疑。

[12] Bond to John Leslie，June 6，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23。

[13] *Time*，August 7，1944；Fenby，*Generalissimo*，pp.422-423；Pakula，*The Last Empress*，pp.501-506；Seagrave，*The Soong Dynasty*，pp.412-416；Taylor，*The Generalissimo*，pp.276-277；Tyson-Li，*Madame Chiang Kai-shek*，pp.253-255，257-259.

[14] 又称河谷区。——译者注

[15] 他的二姐，孙夫人宋庆龄，依旧留在中国。不过，她对孙中山遗产的廉洁奉公的管理使她对任何派别都无懈可击。

[16] 指暗中左右决策的权力中心。——译者注

26 命中注定[1]

尽管重庆内部政治钩心斗角，但是还有一场战役要打赢，1944年春天，该战役在缅甸和印度达到高潮。由于斯利姆将军对其处理英帕尔和科希马战斗的能力有信心，史迪威将军得以腾出手来，策划夺取目前还远在敌后的密支那的战役。4月下旬，对孟拱河谷的进攻开始了，由梅里尔劫掠者突击队、中国驻印军的2个团以及克钦邦的一支部落武装力量组成的队伍穿过6000英尺高的枯门岭[2]的山峰和隘口，进行了长达70英里的迂回进攻。该纵队越过野人山的山脊，向南挺进，于5月17日突袭密支那机场，日军完全晕头转向。盟军迅速通过空中运输将增援部队送到现场，中国和美国步兵固守着机场，但缺乏打击力度将日军从密支那镇驱逐出去。日本加固了防御阵地，但因太弱而无法突破盟军对机场脆弱的把守。季风爆发了，痛苦不堪、被雨水浸透的敌对双方通过狠毒的跷跷板式的格斗猛击对方。当邦德领会了打破密支那僵局的重要性后，他便志愿提供中航的服务，中航飞机与陆军航空兵的常规运输机中队并肩穿梭运送援兵和物资进入密支那。

空运期间，在密支那机场，当中航一位名叫唐纳德·麦克布莱德（Donald McBride）的飞行员的飞机正在卸载的时候，他在乱糟糟的军队帐篷外边冒着倾盆大雨排队等待一个三明治。一个憔悴衰老的士兵从帐篷里钻出来，躲避通过从帐篷顶上灌注下来的水帘，腰间捆着一把0.45英寸口径的柯尔特自动手枪。这把枪通常是军官的配备，但老头没有佩戴任何徽章，看起来就像个普通的士兵，而他脸上的皱纹就和脚上的旧战斗靴的皱纹一样深。“我的上帝”，迈克布莱德喃喃地说，“是不是这场战争已经到了如此糟糕的地步，他们居然送这样的老头上这里来打仗”？[3]

一名陆军中士在旁窃笑道：“难道你不知道那是谁吗？那是‘酸醋乔’[4]。”这个朴实无华的扬基佬养成了与士兵吃同样食物的习惯。

英帕尔战役继续与密支那战斗并行，斯利姆的英印军通过一系列艰苦卓绝的战斗和精心安排的攻击，稳步地、一口一口地咬碎日军，把日本帝国陆军已经接近的胜利转为惨败。日军从未占领过储存大量给养的补给站，到了6月中旬他们开始挨饿。斯利姆的救援部队于6月22日打通了英帕尔—科希马公路，终止了对英帕尔的3个月的包围。在接下来的几周，斯利姆的军队把敌人赶回缅甸。日军在印度死亡65000人，这是它所经受过的最严重的惨败。

通过不断的空运得到人员、弹药和食品的支持，并通过钦迪特远程突击队和中国远征军对位于孟拱河谷的日军阵地的破坏，史迪威的美国军队终于在8月3日攻占了密支那。驼峰空运从密支那机场易手之日起便感知到这场战役的好处——盟军对机场的占领在很大程度上从缅北的上空消灭了日本战斗机，允许运输机在更偏南和更低海拔的航线上飞行，正如邦德早在缅甸沦陷之前所撰写的对货运服务的建议中的设想那样。吨位交付量从5月的13686吨跃升到6月的18235吨和迄今难以想象的7月的25454吨。[5]那年夏天的某个时候，中航完成了飞越驼峰的第20000次航行。[6]

盟军在世界几乎每一个角落，都在战斗中获得、造成和承受可怕的损失，而这些战斗随着同盟国部队的战线朝着轴心国的老巢收缩而发展得越来越野蛮。盟军通过水陆两栖作战，将日军驱逐出马绍尔群岛（Marshall Islands），完成了对拉包尔（Rabaul）的隔离，并占领了马里亚纳群岛（Marianas）的基地，B-29轰炸机可以由此出发对日本本岛发起攻击。在欧洲，英印军和美军轰炸机巨大的空袭粉碎了德国若干城市。西方盟国于6月4日占领罗马，2天后，8个师在诺曼底（Normandy）登陆，开启了美国的战略家们从参战的第一天开始就已

经预见到了的反希特勒的主攻。在东部前线，伤亡人数——敌对双方——超乎想象，但红军将纳粹从乌克兰驱逐了出去，8月底，苏联的若干个师已经华沙在望。盟军只有在中国的事业继续进展不佳。

在中国，1944年是个可怕的年份。[7]财政管理不善引发了令人无法容忍的通货膨胀，国家被掏空。仅4月一个月，中航就空运了244吨纸币进入中国，比它在之前的最多的一个月都多运送了68吨。在重庆，1938年1担米的价钱是中国货币9元，1944年5月是9000美元，价格上涨得如此之快，商家宁可囤积货物而不卖掉。[8]有形价值高的物品以高昂的价格出售，而且只收“好”货币。派克钢笔不消几秒钟就以100美元的价格出手，二手的成套服装要价是原来的2倍。通货膨胀的热量蒸发掉了曾于1939年在重庆兴盛过的社区精神最后的痕迹，留下的只有中国的狗咬狗式的凶猛竞争。荒诞不经的腐败在社会的各个层面盛行，中国的战争努力体现出来的赤裸裸的犬儒主义使知识最渊博的外国观察家都感到惊骇：蒋介石最精锐的部队竟没有部署对抗日本人，却在北方封锁毛泽东的共产党；在重庆销售的大部分消费品采购自日占区；而财政部坚称，美国军方在中国采购所提供的资金是按20∶1的官方汇率而不是反映了货币真实价值的250∶1的黑市汇率换算的，留下了中国期望美国为了获得在中国土壤上与日本作战的特权而要美国支付90%的溢价的强烈印象。批评的声音越来越多，秘密警察半夜造访可能的持不同政见者，与邓勉仁同命运者不在少数。

开罗会议之后，美国领导人因蒋介石不愿命令其部队开拔前往云南和缅甸之间的萨尔温江前线而越来越恼火，在那里中国军队的5个军面对的是日军元气大伤的1个师。[9][10]4月初，罗斯福向蒋介石发了一个措辞强硬的信息。几天后，马歇尔将军允许史迪威继续向有真实结果的抗日战斗提供美国的援助[11]。史迪威派下属告诉中国军队，除非中国部队进军，否则美国将撤销《租借法案》的援助，取消中航的合同并重新分配其货运的运输机。1个月内，中国部队的前锋渡过萨尔温江，过江

后继续沿多个隘口推进，并威胁要从东西两侧夹击，将日军赶出缅北。不幸的是，无能的将领贻误了战机。1500人的日军反击，使中国军队10000人感到震惊，并使云南远征军本可在密支那帮助处境艰难的中国驻印军和美国军队的希望破灭。事实证明了史迪威将军的其他方面的判断。中国空军对被日本霸占的中国河流进行了打击，并重创了日本商船和机场，正如陈纳德一直所声称的中国空军基地有可能遭受破坏的情况终于出现了。以印度为基地的“B-29”按计划经过中国上空轰炸了日本本土的岛屿，结果正如史迪威将军2年前所预测。日本增兵，组织了抢夺这些空军基地的地面战役。

5月，日军主力从汉口向南大举进犯，中国军队被证明对此无力阻止。6月18日，长沙沦陷；8月8日，衡阳在抵抗了几轮进攻后城破；之后，日本人继续向南，如入无人之境。陈纳德恳求史迪威将驼峰运送给他的空军的物资分出来一部分支援中国的地面部队。这是一个巨大的讽刺。军阀政治削弱了抵抗力量，华东和华南的战区司令游离于中央政府权威的边缘，蒋介石不想让美国的武器加强潜在的竞争对手，而战区司令官也不愿意将其军队投入战斗，担心自己的力量被削弱，从而失去在国内的政治影响。广东、广西、云南、四川的省政府和战区指挥官与美国军官和国务院官员接触，确定如果他们推翻蒋介石是否会得到美国的支持。一位国务院官员报告说蒋介石与日本人达成了协议；另一个消息来源说，若干有潜力的篡位者正在与敌人谈判。美国军队的“迪克西使团”[12]和国务院官员在延安会见了中国共产党，探讨向红军供应美国武器以换取其抗日服务的可能性，这给蒋介石带来了致命的危险。盟军的战争努力在中国濒临崩溃，出于回避灾难并促进有意义的抗日行动的希望，罗斯福总统和马歇尔将军转而安排史迪威在蒋介石保证全面授权之下负责指挥中国军队。罗斯福总统的私人代表帕特里克·赫尔利（Patrick Hurley）将军和唐纳德·M.纳尔逊（Donald M. Nelson）与史迪威一道，与中国军队的高级军官、蒋介石和宋子文讨价还价，寻求解决方案，宋子文经历了将近一年的不得志之后，已经成功地重新获得了政治影响。

与此同时，日本军队逼近朝至关重要的桂林机场周边区域。蒋介石停滞不前，并争吵不休，要求中国享有与英国和苏联那样的对《租借法案》的控制，蒋对他即将要指定一个外国人来指挥他的军队、被迫承认中国共产党、并放弃史迪威提出的向华东军阀和红军提供《租借法案》武器的计划等的关注度，明显高于对威胁抗日战争努力的灾害的关注度。罗斯福被激怒，于9月19日向蒋介石发出了措辞强硬的最后通牒，要求蒋采取行动。史迪威因为认为已被指示这样行事，便当着与蒋在开会的中美官员的面，其中包括中国的国民政府军事委员会成员，亲自将电文递交给蒋介石。在外人看来，这是史迪威向蒋介石下命令。蒋介石收到后没有情绪流露，但电文的内容和当着他的政府的一些主要成员进行递交的方式无疑在他脸上打了一记响亮的耳光。蒋介石在给罗斯福的回应中直截了当地指责史迪威，称中国的困境皆因史迪威缺乏“军事判断”所致，要求罗斯福将其召回。

由于蒋介石在还击中明确表示他不会继续与史迪威合作，罗斯福总统有两个选择：让史迪威回家而不是更换——出于所有的实用目的，美军全面从中国收拾包袱打道回府——或者换一个新人试图蒙混过关。罗斯福在中国进行了如此大的投资，舍不得放弃这些努力，便于10月19日召回了史迪威。美国战争部将中缅印战区划分为两个组成部分的战区，由艾伯特·魏德迈（Albert Wedemeyer）将军负责新创建的中国战区和接替史迪威出任蒋介石的参谋长，并取消了推动中国将军事指挥权交给美国的要求。蒋介石“信誓旦旦”地向魏德迈将军承诺，中国可以固守桂林60天。[13]结果日本在大约2个星期后就占领了桂林市区和机场，迫使美国军队摧毁了成千上万吨的航空器材，这些都是花费了如此惊人的成本飞越驼峰空运到此的。

蒋介石迫使史迪威出局保住了中国政治的颜面，但他在美国方面获得了强烈的反弹，中国国民政府经其宣传机器如此苦心营造的高大尊贵的形象重重地跌落。返回美国不再受中国审查制度掣肘的新闻记者，对

国民党官员渎职和无能的故事以及中国东部军队溃退的消息大书特书。《纽约时报》登载了不比头版小的大幅广告，将史迪威的召回描述为这是“一个对如何保持其政治统治比如何将日本从中国赶出去更加关心的、垂死的反民主政权的政治胜利”。[14]其他报道感叹中国的不统一、蒋介石的秘密警察和集中营的暴行，并暗示在中国的大部分地区存在着与日本之间未言明的休战。

邦德并没有在中国亲眼见证中国政府的加速衰败。[15]6月，中航的运营压力和他的朋友被枪决所积累的恐怖使他的室性心动过速再次发作。这是他发作过的最糟糕的一次，几乎致死。当他的身体状况刚刚允许，比克斯比马上就召他回家，于是邦德用了1944年的下半年与他的家人在海斯庄园休养身体。

邦德尽管由邓勉仁的枪决触发了情绪和想法，但在他写给比克斯比的一封信中顶着负面报道的洪流捍卫中国。“几乎所有的这些文章都批评中国缺乏努力、缺乏合作态度、缺乏统一性，并且参谋工作差”，他写道，“……我确信中国人不仅被这些报道所伤害，而且他们也很不满。”[16]邦德继续强调中国的战略价值。自1937年以来中国所面临的困难和中国在打败日本中还可能发挥的作用。在他的信中，邦德声称，“众所周知，（蒋介石）没有足够强大的力量守住（中国东部）”。虽然，从为邦德辩护的角度来看，他当然不知道美国的军事决策是基于蒋介石说中国能做到的明确保证，但这是一封很奇怪的信，对中国的国内局势和战时表现大加粉饰，充斥着天真幼稚和一厢情愿的想法。而且，毫无疑问这是1931年邦德去中国以来所写下的最似是而非地推理的策略总结。也许邦德很难放弃他信奉了多年的战略概念，但他致比克斯比的多封信经常在纽约和华盛顿广泛流传，这封信很有可能是精心算计过要针对一帮完全不同的受众——中国人——的，邦德不久将与他们谈判降低泛美航空在中航的股份，邦德肯定是想借此让他们对他宽宏大度的时候再讨论价格。

事实上，在太平洋地区取得的胜利继续蒸发着中国和缅甸的军事价值；一切本可以从中国做的事情，现在正在太平洋战区做得更好更容易。不幸的是，令人难以置信的对驼峰空运堆积起来的资源投入也产生了自己的势头。大多数参与者并没有资格判断美国政府是否取得了有价值的投资回报，他们并不知道，驼峰的真正成本已经在其他地方支付了——欧洲。美国将其成本最高的资产——运输机——运用于低效益的地区，支持中国国民党的“战争努力”。马歇尔将军和美国战争部长亨利·史汀生（Henry Stimson）认为发生了严重的错误：“就运输机数量而言，我们向‘飞越驼峰’的中航的投入，把我们的鲜血榨干”，战争部长写道。[17]“……（它）有可能会使我们在战争的主战场再耗费一个冬天。”[18]

在西北欧，诺曼底登陆之后，盟军没能在1944年夏秋打开英吉利海峡（English Channel）或比斯开湾（Bay of Biscay）的重要港口。受到德军前锋阻挡的盟军进攻和先头部队，与身后的诺曼底海滩相隔近300英里，亟须补给。8月，第十航空队的印中联队运送了23675吨；9月运送了22314吨物资到中国，在上述总量之上，中航用《租借法案》飞机再增加了1000多吨——但与此同时，冲过法国的盟军却因缺乏汽油而停滞了下来。[19]美国的航空运输能力的主要部分一直致力于驼峰空运。同样用这些飞机，在更好的天气、较短的距离、平坦的地势上空运物资，轻易地支援从英国到法国北部和低地国家[20]的基地，运输量会大得多。这样的后勤支持可能会促成西方盟国军队在1944年秋天攻入德国的核心地带，肯定会加速希特勒的灭亡，这是盟国对整个战争的主要目标。可这些运输能力在战争之初就许诺给了印度和中国，不可能重新部署到欧洲。驼峰空运行动一如既往继续向中国运送物资。

没有哪个理由可以使驼峰飞行变得没有那么危险，就如中航狂人吉米·斯科夫驾驶一架“C-47”冒着倾盆大雨在汀江着陆时所了解到的。该“C-47”的一个制动器坏了，飞机在地面上倾斜着疯狂地转圈，其翼尖

钩上了一架分配给航空兵的将军驾驶的“B-25”的机头。2架飞机完全毁损，蜷缩成一堆废铝。令人难以置信的是，无人受伤，飞机也没有起火。斯科夫从废墟中爬出来，摸索着双手抱圈点燃了一支香烟。

那位将军大步在大雨中穿行来到事故现场。“你知道我是谁吗？”他怒气冲天地说。[21]

“不知道”，斯科夫说，长长地呼出了一串烟。

“我是奥尔德将军（General Old）！”

吉米·斯科夫茫然地望着这名军官，过了几下漫长的心跳，然后脚跟“啪”的一声并拢引起对方的注意，并扬手来了个敬礼。“我是战地指挥官斯科夫”，他叼着烟嘲笑着说道。

斯科夫是个平民，那位将军再生气也管不着。在经历了另一个几乎丧命的事故后，到了轮值之间的休整，斯科夫像海盗一样横扫加尔各答，这是他最后一次耀武扬威。那个秋天，他运载着无烟火药和辛烷值100的汽油离开汀江，一场猛烈的暴风雨撕掉了他的“C-47”的一个机翼，飞机像一只被射中的野鸭翻滚着从天空中掉下来，在萨地亚城以西20英里的沼泽中爆炸。在现场发现的人类残存遗留物仅有斯科夫的靴底和他最喜欢的毛衣的几块碎片，其他一切都被印度恶臭的沼泽所吞没。尽管公司一直有传言称阿萨姆邦人从他的颚骨上撬下了金牙。他的朋友们寄托的唯一慰藉是，吉米·斯科夫在一年多的时间里从未错过一个派对，他一直是卡里亚路之王。

几天后，古蒂尔刚刚完成一个半的往返航班，即飞越了驼峰三次：昆明往汀江，汀江往昆明，昆明再回汀江。苏克罗提了水给皮特·古蒂尔洗个热水澡，古蒂尔浸泡了30分钟，直到苏克罗把处于惺忪状态的他吓了一跳，苏克罗递过来吴士从机场写来的字条：

彼得，今晚有一次去昆明的特殊航班。你是唯一有空的飞行员，因此请执飞。[22]

古蒂尔沉吟起来。他已经飞了15个小时，但他从未拒绝过一次飞行，他希望在战后公司管理层决定人员去留时，他的记录如苹果般光鲜亮丽而被选中。回到机场，吴士从一群围拢在一架“C-47”边的航空兵军官中向他走过来，向他介绍一个站在这群人旁边的女人，“不认为你会介意这次额外的飞行。”

疲劳无法掩盖她的美丽。“你是个幸运的女孩”，古蒂尔告诉她。“驾驶舱里有头等的座位等着你。”

整流罩和襟翼的控制在驾驶舱她那侧，古蒂尔在起飞前教她如何操作这些控制系统，然后飞向夜空。她是英国人，是个茶园主的女儿，在迪格博伊山（Digboi Mountain）附近长大。古蒂尔指了指机翼下方鱼贯而过的迪格博伊山黑黝黝的群峰。一个小振动使飞机咔嗒作响，古蒂尔请她重置整流罩襟翼，但她没记住怎么操作。古蒂尔解开安全带卡扣，右手放在她的右肩膀，并伸出左手调整控制杆。她俯身吻了他，然后再吻了一下。古蒂尔原计划在爬高通过福克西隘口（Foxy’s Pass）前保持10000英尺巡航高度飞越缅甸，考虑到出现了新情况，他爬升至16000英尺，打开驾驶舱加热器，并设置了自动驾驶。

古蒂尔把他们的夹克横挂在驾驶舱开口处，这样报务员就看不见前边了。他关掉仪表灯，一百万颗星星跃入驾驶舱，没想到这个夜晚是如此可爱。他把座椅向后滑动，推动女孩到他的膝上，衣服和工装被脱下并滑落到地板上。驾驶杆、踏板、杠杆、躯体——驾驶舱内缠绵得如梦如幻。古蒂尔感到他怀里的女人逐渐眩晕，他摸索着将氧气罩戴在她的脸上，然后自己吸了几口。他周期性地打开仪表灯检查航向，飞行如丝一般光滑平稳；他从来没有过更顺利的飞行。女孩轻手轻脚地从古蒂尔的膝上起身，穿好了自己的衣服。凌晨1点，他们飞越昆明机场的着陆

导航信标，古蒂尔盘旋下降，常规着陆。地勤人员都睡着了，古蒂尔向他的中国报务员眨了眨眼睛，带着他多情的伴侣前往飞行员宿舍的一个空房间。第2天中午，他们露面了，吃了晚点的早餐。如同所有其他飞行员一样，沾沾自喜的古蒂尔笑盈盈地问迷人的伴侣为什么会上中国来。

“我跑出来是要和航空队的一个空军中尉结婚。”

古蒂尔惊呆了。“好、好、好吧……”，他气急败坏地说，随后俩人都哈哈大笑。“我……我……我祝你在世上幸福美满。”

---

[1] “命中注定”（got his）和“进去了”（went in）是飞行人员用于指代坠毁和死亡的俚语。也可表达为第一人称，如，“如果我命中注定，确保我的妻子收到这封信”，或者“如果我进去了……”：笔者与中航飞行员的谈话；及Eric Sevareid，*Not So Wild a Dream*，p.331。

[2] Kumon Range，又称野人山。——译者注

[3] 笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；“Burma Air Service Resumed by China，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），May 27，1944；Bond letter，May 21，1944，ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）；古蒂尔给笔者的邮件，2008.1.7。

[4] Vinegar Joe，史迪威的绰号。——译者注

[5] R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题），p.254.

[6] Bixby to Director，Public Relations，June 6，1944，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆）.

[7] Sevareid，*Not So Wild a Dream*，pp.310-344；Barbara Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.581-584，587-588；Theodore H.White and Analee Jacoby，*Thunder out of China*，pp.179-256；Theodore White，*In Search of History*，pp.207-271.

[8] Bixby to Dear Family，June 2，1944，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿

密大学图书馆），Box 205，Folder 12.

[9] 中国军队编制的军（armies）的规模与西方军队编制的军团（corps）的规模相当。

[10] R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题）；R&S III=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Times Runs Out in the C.B.I.*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：中缅印没有时间了》）；Tuchman，*Stilwell and the American Experience in China*，*1911-1945*，pp.584-650；White and Jacoby，*Thunder out of China*，pp.179-198，214-225.

[11] R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题），p.312.

[12] Dixie Mission，又称美军驻延安观察组。——译者注

[13] R&S III=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Times Runs Out in the C.B.I.*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：中缅印没有时间了》），pp.53-56.

[14] Brooks Atkinson，"Long Schism Seen；Stilwell Break Stems from Chiang Refusal to Press War Fully，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），October 31，1944；其他的故事：Preston Grover，"U.S. Forced Pledge by Chiang on War，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 1，1944；Thoburn Wiant，"China in Dictator's Grip，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），November 1，1944。

[15] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，p.355.

[16] Bond，*Wings for an Embattled China*，p.356.

[17] R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题），p.454.

[18] Henry L.Stimson and McGeorge Bundy，*On Active Service in Peace and War*，p.538.

[19] C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷），p.138；Oliver La Farge，*The Eagle and the Egg*，p.126.

[20] Low Countries，狭义指荷兰、比利时和卢森堡。——译者注

[21] 唐纳德·麦克布莱德日记，1944.10.8；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者与中航飞行员的多次谈话，2003～2008；http：//cnac.org/accident051.htm。

[22] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.95-96。

27 黄金任务

邦德在美国度过了1944年的圣诞节，这是他6年来第一次同妻儿一起共度节日。战争给他的家庭带来了如此多的困难；他厌倦了长期的分离。泛美航空总裁胡安·特里普邀请邦德到他在华盛顿特区F街的家里吃饭，打算讨论即将到来的合同谈判和规划中航的未来发展。特里普为邦德已经取得的业绩感到惊奇，并对泛美航空在东方的前景很乐观。中航目前比在珍珠港事件时规模大10倍，要是在美国，可以位列五大航空公司之一。[1]像大多数的航空界观察家一样，胡安·特里普期望中航在战后可以主宰亚洲航空商务，为泛美航空的十几年的投资和苦心经营支付优厚的红利。

有鉴于发生在邓勉仁身上的事，邦德现在对中航的前景持完全相反的意见，邓的枪决让他确信，中国国民党命中注定要失败，中航将分享它的命运，而现在是泛美航空提取回报的时候了，有多少算多少。具有讽刺意味的是，两人现在的立场几乎恰与1937年夏天他们在云端俱乐部决定中航命运的对话中各自坚持的立场相反，当时特里普已准备好完全撤走泛美航空的投资，而邦德已下定决心要挽救它。现在，8年后，特里普则想保留泛美航空所有的投资，而邦德则觉得泛美航空应该将其45%的股份卖给中方。一如往常，两人公说公有理，婆说婆有理，谁也说服不了谁。邦德见无法说动特里普，就打出最后一张牌。“特里普先生，也许你是对的，但你不能把一件连你自己都不坚信的事做成功。根据我所了解的一切，如果我不反对这事，我就犯了不忠心的罪。我只好辞职。”[2]

特里普审视着他的中国经理人，发现他没有虚张声势的迹象。“你对这事儿的感觉有那么强烈？”

“如果我不是那样感觉的话，我不会这么说。我喜欢为泛美航空工作，而且需要这份工作，但我不会同意做我明明知道会导致灾难的事情。”

邦德在晚餐后离开时得到的许可是，以250万美元出售泛美航空持有的中航股份的35%，在重组后的公司中保留10%的股权。

1945年初，当邦德回到亚洲时，盟军已经在欧洲和太平洋战区基本上赢得了战争，所有余下的严峻任务是粉碎走火入魔的敌人的最后顽抗。这是成千上万的人将失去生命的终极杀戮，希特勒的残余部队被从东西两方夹击的盟军力量所粉碎。日本在东方和太平洋西部的强悍战斗，公然蔑视了西方对战局的理解。最终胜利似乎已经锁定，但仍然遥远。普遍的看法预计抗日战争会在1946年某个时候结束。罗斯福总统没有活着看到敌人的失败，他于4月12日去世，由哈里·S.杜鲁门（Harry S. Truman）接任，在同一个月的最后一天，阿道夫·希特勒自杀。一周后，1945年5月8日，德国无条件投降，结束了6年的欧洲战争。英国威廉·斯利姆将军的英印军用了1945年上半年的时间将日本驱逐出缅甸，夺回了曼德勒和仰光。在空中，5月，航空兵司令部向中国运送了超过46000吨物资，且数量仍在增长。[3]军方终于主宰了驼峰——威廉·H.特纳（William H. Tunner）准将于1944年中受命负责驼峰空运，他实施了航空公司风格的运营程序。中航的每个人都想知道，如果军方从一开始就运用了这样的常识性技能，可能会取得何等的业绩。

和乔·罗斯伯特于1943年经过史诗式的跋涉走出米什米山的幸存者查尔斯·里奇·汉密尔，像邦德一样，在家里度过了1944年大的部分时间。[4]汉密尔充分利用时间，与一位名叫珍（Jean）的迷人的女子谈情说爱并结了婚。然而，即使是为中航工作的平民，同样受使命召唤，于是汉密尔回到亚洲，带来了一支新式的猎枪。他正在通过东北前线管理局将这支猎枪送往曾经挽救过他和罗斯伯特的生命的米什米山。1945年

5月9日，德国投降后的次日，吴士指派里奇·汉密尔驾驶“C-47”飞往中国。

在过去的3年里，中航的货运飞行员轮值之间的空余时间完全交由他们自由支配，不受汀江控制，直到昆明空中交通控制者指令要他们去飞为止。他们还可以选择自己的航线和飞行高度，并可以选择单独飞行或与一两个弟兄松散地结伴而行。但1945年春天就不可以这样了。阿萨姆邦和云南之间的天空由于有很多运输机而显得如此拥挤，航空兵司令部的高级军官设立了规定航路来控制交通，他们坚持要求中航的航班也加入通用模式。飞机进入该模式，实际上就是要在一离开汀江就开始向西飞，远离中国，依靠无线电信号引导按规定高度飞行，通过一个长而攀升的“U”形转弯，到达适当的空中走廊。该新程序要求报务员在起飞后切换无线电频率，和往常一样，中航人手不足。货运飞行员只能配备一个中国报务员或者一个副驾驶，他们宁愿要训练有素而且英语讲得还过得去的报务员。战争后期雇佣的中国副驾驶可不怎么样，大多数训练不足到了可悲的地步，除了对诸如“收起机轮！”和“放下襟翼！”这样的命令做出反应外，不适合做什么。5月9日上午，里奇·汉密尔的右座上就是这样一个“液压秘书”（Hydraulic Secretary）[5]。起飞后，汉密尔绕了机场，爬升到3000英尺，因不信任坐在右座的人操纵控制系统的能力而设置了自动驾驶仪，然后吃力地爬出座位到无线电隔间去调频接收一个空中交通控制台的即将到来的无线电信号。一切都很顺利，直到一个发动机失灵。一个训练有素的副驾驶会处理这样的紧急情况，但是汉密尔的副驾驶不会处理，而且没有处理，于是飞机陷入了自旋。离心力把汉密尔钉在了无线电隔间的舱壁上。

皮特·古蒂尔和其他飞行员正在汀江机场做飞行前检查，听到汉密尔的飞机的高音哀鸣，全都愣愣地站在那里无法动弹。它在距机场几英里处咆哮着冲向地面并爆炸起火。古蒂尔有这么多的朋友已经死去，实在受不了，没有去看坠机地点。他收起痛苦，不停地飞。他们都是这样

做的。里奇·汉密尔已经飞越驼峰400多次。乔·罗斯伯特是在加州洛杉矶得到这个消息的，他的叔叔埃尔默·古德菲勒·布伦德尔（Elmer Goodfellow Brendel）在好莱坞是个演员，在银幕上称喜剧演员埃尔·布伦德尔[6]，罗斯伯特沾他人脉的光，在派拉蒙电影公司找到了一份工作，为拍摄一部有关驼峰的电影提供咨询。当时他正在派拉蒙电影公司位于马拉松街的摄影棚，直到有人引起他的注意。“里奇去世了。”

罗斯伯特痛苦得脸都扭曲了。听完细节后，长长地叹了一口气说，“那是该死的耻辱。”[7]没有更多可以做的。他是飞行员，这是1945年，一直有朋友死去。

汉密尔的吉祥物小熊埃尔默的结局一样丑陋。[8]自从汉密尔死后，由于担心坏运气，没几个飞行员愿意带她飞。他们把埃尔默拴在中航在昆明的宿舍外的杆子上，这只熊长得如此之快，脖子上的金属圈勒进它的身体里，不适感使她脾气暴躁，谁敢接近就扑向谁。一天，熊不见了。那天晚上，大伙儿吃了一道可口的酸甜味的菜，里边的肉比正常的昆明配给标准多很多，很令人满意。飞行员问厨师菜里面是什么东西。“埃尔默”，厨师笑着说。飞行员们倒了胃口，把盘子推回去并消化着这个信息。转念一想，浪费了埃尔默最后的服务好像是一种耻辱。于是，大多数人吃得盘干碗净。

当里奇·汉密尔遇难时，邦德在中国进行的合同谈判激战正酣。[9]按中国商业惯例，很多试探花招都是通过社交进行的，他被俞飞鹏将军邀请去参加与中航的中方董事的聚会，俞飞鹏是蒋介石的表哥，也是贪婪的“后勤总管”，还是新任国民党交通部部长。在这样的场面大量喝酒理所当然，俞飞鹏和其他人联合起来对付邦德。“干杯，干杯”，他们轮番与邦德敬酒，每轮都要邦德把酒喝到杯底朝天，邦德喝得险些脸朝下栽到地上，但除非他能转移他们的目标，否则就会驳了公司同事的面子。他想起了年轻时一个玩火柴盒罚酒的游戏，救了自己。经传授入门

后，俞飞鹏开怀大笑，而邦德一次又一次小心翼翼地把火柴盒投出竖着的状态，俞部长狂笑着按规则要求豪饮威士忌。没多久，邦德就将部长灌得酩酊大醉，便转而专攻其他同桌，大多数宾客很快也醉醺醺的了。结束时，俞飞鹏的手下不得不叫来4个民工和一顶轿子把这些 “老水牛”送下楼。邦德以宿醉作为小小的交换代价给足了他的伙伴董事们脸面，正是这些人在和他进行减少泛美航空在中航的股份的谈判。邦德设想通过这样的手段将泛美航空和他自己的投资从中国撤出。

早餐后，邦德与宋子文和中航近期上任的总经理沈德燮将军会面。这是微妙的舞蹈艺术。多年来，中方一直表明他们期望1945年的合同谈判将通过减少美国的股份使中航更加“中国化”。邦德装出一副表示巨大遗憾和极不情愿的假象，强调自1933年以来泛美航空为扶植中航而殚精竭虑所做的种种，以及航空界预期中航在战后将变得异常有利可图的看法，在这样的成功来临之际将泛美航空挤走实在是太不公平了。沈德燮给出他对公司价值的估计，邦德审查沈的资产负债表并指出几个被忽略的项目，沈德燮提出了估价。他们在其他一些方面的评估上扯来扯去，直到宋子文插进来，邦德已经商谈了一大半的争执才结束。邦德摘下笔帽，俯身向前签署，然后将文件推给谈判桌对面的沈德燮，看着他做同样的事。他们将签署了的协议呈交俞部长，等待他的批准，有宋子文的担保，毫无疑问它将被接受。邦德展露出勉为其难的笑容，但心底乐得直打滚。确切的销售机制尚未解决，但这笔交易正在以胡安·特里普授权他洽谈的权限要好得多的条件成形，邦德完成这项出售所需要做的就是等泛美航空的律师来重庆签合同。泛美航空已经承诺律师会及时出现。他缠着比克斯比，但一直没有回音，沉默使他担心极了。几天过去了，然后是几周过去了，中方开始砍价。邦德想到交易会失败，害怕得不得了。整整一个月过去了，没有从泛美航空得到片言只语。持续的感冒不断折磨邦德的咽喉和鼻窦，胃部不适让他吃不下饭，精神压力让他睡不着觉。

邦德从未收到来自纽约的信息。取而代之的是，又一次室性心动过速发作伏击了他，当时他在加尔各答，不省人事长达一个多小时，这次发作使他与新合同的努力脱了轨。他缓慢地康复，但合同文件仍然未签署。7月8日是到期日，到了又过了，虽然中航在两个合作伙伴之间没有正式安排的情况下继续运营，这样一种变化莫测的状态并不能减少邦德这位对该航空公司不可或缺的中国经理人的压力。

中国经济萎靡不振，持续恶化，黑市汇率激增至3000∶1[10]。为帮助中国抑制通货膨胀，美国已经承诺了数千万美元的财政援助，中国政府继续坚持其中很大一部分以黄金支付。虽然，自开罗会议以来，由于对中国的战争努力、内部腐败以及中国由于官方/非官方汇率存在巨大差异而强硬地讨价还价要用美国国内建设费用支付等一系列问题感到沮丧，美国财政部对中国的政策摇摆不定，但财政部长小亨利·摩根索（Henry Morgenthau，Jr.）最终还是于1945年5月授权发运黄金。美国派出一艘远洋货轮，采取了周密的安保措施，装载着慷慨配给的贵金属从纽约出发，于7月17日停靠在戒备森严的加尔各答港口。武装警卫护送装载着黄金的卡车车队前往达姆达姆机场，黄金装在类似小啤酒桶的小桶内。中航员工把这些小桶滚动着搬到10架运输机上，并把它们推进货舱，沿中心线分列两侧，每侧两排，每架飞机装3吨黄金，即每架飞机运载的价值约为250万美元（约合现代9600万美元）。皮特·古蒂尔和其他9名可靠的飞行员驾驶这些飞机前往汀江，在另一个高度警戒的环境中加油，再飞越驼峰到中国，要求每隔30分钟做一次位置报告。他们降落在重庆郊区尘土飞扬的九龙坡机场上，就是1943年险些撞机让蒋介石丧命的那个军用机场。在中国根本没有安防，一点也没有。一帮一帮的民工把装满黄金的小桶滚动着推出飞机门，扔到用破轮胎铺的接收垫上。其他民工队伍将小桶滚上坡道推进敞开的卡车车厢内。皮特·古蒂尔坐在一个油箱上，看着卡车载着黄金驶离机场，车轮搅得尘土满天飞。在他看来就像蒋介石刚刚把美国的30吨黄金骗到了手。“美国人”，他喃喃地说，“亚洲的土包子”。[11]

古蒂尔爬下栖息处，飞回印度。自1942年底以来，他已经飞越驼峰650多次。

8月，巴姆拉（Bamra）王公邀请几位中航人员和一些军官到他位于印度中部庞大的行政区的森林中狩猎探险。[12]夏普和皮特·古蒂尔均在被邀之列，还有美国陆军运输部门的2位将军。他们从树架上猎杀羚羊和水鹿，但是收获不丰。狩猎约一周后，这帮人在王公的王府花园中开心地聚会，试图推测刚刚落在广岛和长崎的原子弹的性质，杜鲁门总统说它们是由与点燃太阳相同的力量驱动的。[13]一架飞机在头顶嗡嗡嗡地低飞经过，并投掷了一个悬挂在小降落伞下的包裹。仆人将包裹取来，里边有一张字条，胖乎乎的哈克特（Hackett）将军透过眼镜盯着看，然后抬起头。“先生们，日本投降了”，他眉飞色舞地宣布。“战争结束了。”

---

[1] “中航和战后的中国”，在1944年末所写的备忘录，日期不详，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 12。

[2] 邦德访谈，1972.10.23，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；Robert Daley，*An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*，pp.342-343。

[3] C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*，Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷），p.143 （46，393 tons in May 1945）.

[4] Http：//cnac.org/accident061.htm；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22。

[5] 喻只能做机械性重复的低端辅助工作。——译者注

[6] 布伦德尔最有名的角色是其扮演的瑞典移民的滑稽形象——尽管他有德国-爱尔兰血统。

[7] 笔者访谈乔·罗斯伯特，2004.8.14与15。“我不知道还能给你说些什么，格雷戈，但这没

什么大不了的，那是1945年，这种事一直在发生。”

[8] 古蒂尔最喜爱的故事之一。

[9] William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.358-361，引自邦德写给比克斯比的一封信，1945.5.24；“泛美航空公司给民用航空局的简报，摘要1706号”，1947.2.17，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 14；William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.188-192.

[10] （运载黄金）：“China National Aviation Corporation，Brief History，” January 31，1946，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 58，Folder 8；Arthur Young，*China and the Helping Hand*，*1937-1945*，pp.317-338；Arthur Young，*China’s Wartime Finance and Inflation*，*1937-1945*，pp.281-298；Arthur Young，*Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*，pp.178-179；Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.105；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22；笔者访谈唐纳德·麦克布莱德，2004.11.4。

[11] 笔者访谈古蒂尔，2005.1.22.

[12] Goutiere，*Himalayan Rogue*，p.105；笔者访谈古蒂尔，2005.1.22。

[13] Howard W.Blakeslee，“Power of Atoms Likened to Sun’s，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 7，1945.

28 残局

中国在日本投降后的余波中诸事不顺。[1]敌人的投降使大家注意到，国民党政权对于重建经济和金融、抑制疾病和饥荒、送流亡的难民返家，对近400万日本士兵和平民的受降和遣返，或主张对华东和华北的政治控制等一系列问题，根本没有周详的计划。混乱、腐败和无能损坏了它所做的努力，受降花了几个月的时间才完成，并且，一如既往，似乎国民党对剿灭共产党比对改善公共福利更感兴趣。中央政府赶着填补权力真空，在一些本应允许共产党接管权力的地区任由大量愿意配合的日本人留任。经历了几个月的金融动荡后，另一轮通货膨胀汹涌而至，使中国令人难以置信的苦难雪上加霜。公众对国民党的支持逐渐下降，而共产党土地改革的暴风骤雨式的策略巩固了他们在农村的政治控制。从农民层面来说，巨大面积的地区被置于共产党的影响之下。蒋介石迁都回南京，但并没有停止巩固其在长江下游的传统权力基础或提高其在华南的影响力。日本投降后，共产党按照毛泽东的“南守北攻”的战略，在东北集结了大量的部队，蒋介石派出庞大的部队，想和共产党在东北一决高下。共产党已经控制了来自苏联的大量武器的储备，苏联在美国用原子弹轰炸广岛2天以后对日宣战，并立即调遣军队进入中国东北。中国共产党的力量集中在位于朝鲜和蒙古之间的安全地带，后翼锚定在苏联的西伯利亚——他们曾在此接受军事、技术和经济援助，并将东三省发展为巨大而牢靠的根据地。在中央帝国的悠久历史的其他关键时刻，也曾出现过据此改朝换代的情况。

杜鲁门总统派遣马歇尔将军到中国试图阻止内战，但尽管马歇尔与共产党谈判代表周恩来，与蒋介石和宋美龄培育了极佳的个人信誉和良好的关系，却很快便陷入了僵局：共产党绝不赞同放弃他们的军队，除

非他们可以在全国联合政府有地位；而国民党则根本不考虑组成联合政府，除非将共产党的军队收编进中央政府军。马歇尔将军斡旋带来了几次短命的停火，但双方互不信任，他们攫取优势，不愿妥协。为培养民主建制和宪政政府，出现了召开包括国民党、共产党、新的青年党和民主同盟在内的各界代表会议[2]，似乎要解决一系列重大问题，直到国民党中央委员会强行提出设计好的事后的变更条款以确保蒋介石的总统权力。该代表会议最终解体了，蒋介石的国家安全人员拿出平时反共的着魔劲头，对自由派、知识分子、学生和艺术家进行迫害。

1946年6月，在东北，国民党军队占领了长春，并跨越松花江建立了桥头堡，由此对东北南部和中部最重要的城市进行控制，但其交通线危险地暴露在仍然稳坐东北腹地的共产党军队的反击之下。7月，蒋介石展开了一场旨在将共产党从其陕西根据地驱逐出去并获得对中国北部的控制权的大型进攻。

日本投降也给中航带来巨大变化。[3]燃料短缺、政府干预，以及把在加尔各答和重庆的10000吨航空设备与近1000名人员运回上海龙华机场的艰巨任务，极大地妨碍了其恢复战前航线结构的努力。在背景一片混乱的情况下，邦德没能完成新合同和出售泛美航空的权益。直到1945年12月，通过一系列的拜占庭式的金融和法律花招，泛美航空公司才向中国政府整体出售了其占中国航空公司的45%的股权，“老中航”被解散，并建立一家名称一模一样的“新中航”，泛美航空公司买了“新中航”20%的股份并在此次交易过程获得了4460036美元的“一次性利润”。按照胡安·特里普原先给邦德的许可，泛美航空公司以250万美元的价格出售在原中航的股份，并在重组后的公司中保留10%的股权，邦德的谈判成果已经大大优于授权。特里普感到很高兴，他承认，能从一项他曾想完全注销的投资中获得如此优异且能获取现金的盈利，很大程度上是由于邦德卓有远见的奉献精神和永无休止的艰苦工作。1937年至1945年，邦德为泛美航空公司创造了约合现代5350万美元的价值。

但是，即使合同最后搞定和漫长的战争终于结束，邦德仍然不能摆脱中央帝国，这是他早已有之的魔咒：无论是泛美航空还是中航中方的领导层都不愿意他离开，而邦德的高度成熟的忠诚感不会让他在没有得到上司祝福的情况下就退出。在驼峰空运的年代里，公司滋生了凭经验、靠直觉、临场发挥的处事态度，养成了只求快速、草草了事的即兴作风，与民用航空“安全第一”的原则和精神背道而驰，中航好不容易才将公司重新调整到和平时期状态。公司在驼峰空运时期进行大扩张后，机构臃肿，效率低下，无论是中国人还是白种人中都有许多员工不满，机械师和飞行人员威胁要举行罢工。陈文宽作为资深飞行员，在驼峰年代里为中国政府飞包机，并在加尔各答和重庆之间运送乘客和邮件。[4]日本投降后，人们从重庆向东返回家园，一位著名的中国银行家请他从重庆运送囤积的现金去上海。

陈文宽拒绝了，他是少数几个没有安排向东飞的飞行员之一。该银行家向他保证，如果他在出现第一个机会时就帮忙运送，银行家会再高兴不过。陈文宽勉强答应了，银行家拿来一只塞满了钱的手提箱。箱子太沉，陈文宽自己一个人提不起来，害怕被劫持，从来没有告诉过帮手里边装的是什么。

陈文宽好几个星期都是飞中国西部的航线，人走到哪儿，手提箱就跟到哪儿，所到之处都要他的男仆和机场民工帮忙提箱子——他从来连耳语都没有提到过箱子里装的东西。一天早上，他被安排飞宋子文及其随从去叙府西边的山区的一个小地方，在那里宋子文过了一个晚上，与蒋介石开会。陈文宽整个晚上都待在飞机里，并把箱子绑在座位后排的背面，相当确定宋子文并不知道里面装的东西。

早上，宋博士下令陈文宽飞他去南京，并问他是否有地图。

“宋博士，找南京我不需要地图！”陈文宽喊道。“只需沿长江向下游飞，直至到达。”[5]

重庆向东，陈文宽在8000英尺高度巡航，飞越巫山山脉和长江三峡——1930年代中期，他作为“洛宁”型飞机副驾驶曾在这片区域低空飞行过许多次——然后经过宜昌和自从他于1938年10月最后一次疏散飞行后没有再见到过的汉口。下方的长江在与汉水交汇处开阔起来，此处是中央帝国不容改变的心脏地带，像一条绸带流经中国中部的片片农田。仅仅2个多小时后，南京的紫金山像一幅山水画卷轴徐徐展开在地平线上。

8月和9月的大部分时间，台风天气袭击了中国沿海。[6]但当陈文宽着陆南京时，台风没有影响，在南京停留了一夜后，陈文宽将宋子文送往上海。自1937年上海保卫战之后，这个富有弹性的城市重建了自己，没有留下多少物理上的伤痕，而且美军的轰炸在很大程度上回避了这个城市。当上海居民们终于摆脱了8年占领的羁绊，他们的心中夹杂着一种既欢欣鼓舞却又无把握的特别的心情。无法在重庆获得的消费品在上海的商店里比比皆是，而且价格低廉得难以置信。即使原子弹轰炸日本已经过去了一个多月，日占时期使用的货币仍然自由流通，而且武装的日本兵还在街头巡逻，他们正在逐渐被解除武装和准备返回。在龙华机场，中航的2个老机库被子弹打穿，但幸运的是，它们均未被任何炸弹击中。日本没怎么使用这个机场：跑道上杂草丛生。陈文宽交付了那箱钱，没有被“压榨”一元钱；他猜测这钱是用于中国的一家银行的注资。

一两天后，由原欧亚航空公司改组而成的中央航空公司[7]的总经理[8]，悄悄地邀请陈文宽在礼查饭店见面。礼查饭店是上海最古老的西式酒店，这座用灰色石头砌成的五层高巴洛克式建筑伫立在苏州河北岸刚过外白渡桥的位置。在过去的半个世纪中，美国前总统尤利西斯·S.格兰特（Ulysses S. Grant）、物理学家阿尔伯特·爱因斯坦（Albert Einstein）、哲学家贝特朗·罗素（Bertrand Russell）和演员查理·卓别林（Charlie Chaplin）都曾在这个酒店待过。陈文宽在酒店主要入口内烟气弥漫的咖啡厅里与央航总经理会面。

即使在1943年改组更名企图消除与德国合作的污点，央航除了3架能力低下的洛克希德“哈德逊”（Lockheed Hudsons）之外没能获得任何飞机，在战后环境中正在拼命获取牵引力。[9]不过，一批海军编号为“L2D”和盟军代号为“Tabby”的日本零式运输机在中国被缴获，这是美国道格拉斯公司于1938年出售给日本的按“DC-3”设计的高度仿冒品。国民党政府想把这批克隆机给央航，但央航从未使用过这种机型，央航总经理希望陈文宽训练央航飞行员驾驶这种飞机。该航空公司有桩已经到位的讲求时效性的交易，一位中国将军要把储备在昆明的医疗物资运到东部城市。在日占区，由于长期剥夺而使药品价格飞涨，但当远洋船舶将类似货物运到时，价格就将恢复到正常。

陈文宽劝这位总经理不要接受发动机马力总体严重不足的日本“DC-3”，虽然可以从美国购买富余的发动机，但运输和安装会浪费宝贵的时间。而在印度的几个机场上鳞次栉比地摆放着美国陆军剩余的“C-47”和“C-46”，约2万美元一架，马上就能到手。陈文宽建议央航改为购买它们。

央航总经理说他缺乏外币储备，但他想知道陈文宽可否了解宋子文是否愿意授权给央航用中国货币兑换美元。

战争期间曾跟随宋子文前往美国的助手们通常在回中国时在他们的行李中塞满了奢侈品，尤其是作为硬通货在重庆流通的腕表和钢笔，但由于印度—中国的载客空间需求如此强烈，并不是所有这些助手都可以随宋子文在其周期性旅行中飞越驼峰进入中国。当他们办不到的时候，陈文宽就把他们的大批抢购物品送过驼峰并亲自交给他们的家庭。同样，陈文宽从来没有从这些冒险行为中榨取任何个人利益，但累积下来的好感使他接触上了一位宋子文的助手，并问他是否可以见到外交部部长。几天之后，在重庆，那人叫他在宋出门吃饭之前过去。

到了指定时间，宋子文下了住所的楼梯，注意到在门厅等候的陈文

宽。“你在这儿做什么？”[10]他惊讶地问。

“我来询问央航获得外汇的可能性”，陈文宽说。

“你为什么要为他们担心？你为中航工作。”

“他们要我帮助训练飞行员飞日本的DC-3，但那些飞机不能承载太多的负荷”，陈文宽说。

“我建议他们转而弄些外汇从美国购买剩余的飞机。”

“别为那事儿操心”，宋子文说，“将只会有一家航空公司，”他显然打算将中国的航空公司合并为一家实体公司。[11]

“如果他们自己弄到外汇呢？”陈文宽问。

宋子文停顿了一下。“如果他们弄得到，可以。”

陈文宽接下来到上海后，在礼查饭店的咖啡厅将这个信息告诉央航总经理。央航陷入了困境。总经理不知道如何弄到外汇。

在拥挤的咖啡厅内，有人偷听到他们的谈话，打断了他们，并提出找一个他认识的银行家，也许那个银行家能帮忙。

45分钟后，那人把银行家带来，出于令人难以置信的偶然性，这位银行家与陈文宽在本月早些时候为其携带着大钱箱周游中国的那位银行家竟然是同一个人。一旦他了解了情况和机会，银行家便问他们需要多少钱。

考虑到飞机、备件和运营成本，想要做得好，陈文宽估计需要40万美元（约合现代480万美元）。

该银行家开了张支票，捏在他的手指之间，来回看着陈文宽和央航总经理。“如果我打算干这事儿”，他说，“陈文宽，你要来央航运营他们的航务。……你本人。”

“但我已经在中航12年了”，陈文宽抗议道。

“不，你必须来央航。”

陈文宽强迫自己去思考。他已经忠诚地走了很长的一段路，由于夏普和吴士已经进入管理层，而且还有2名在名册上排在他前边的飞行员最近回了美国，他是中航最资深的机长，一号飞行员。但他也头顶一块坚不可摧的天花板——他从来没有被任用为机航经理。根据合同，机航部门属美方管理，这个位置总是由泛美航空任命，他不认为他们会安排一个华人。客观地审视自己，他已经尽己所能地跟随中航，也许是时候寻求更高天花板的机会了。“如果我过来，你的公司的一些人会反对”，陈文宽对央航总经理说。“如果我这样做，你必须让我按我觉得合适的方式全权处理。”

“如果我们得到钱，你就能得到全权处理的权力”，央航总经理做出承诺，从而巩固了交易。3个人彼此握了手。

陈文宽飞往加尔各答并将支票存入银行，但他要等到支票结算了才能买飞机。这需要等2个星期，巨大的机会正在溜走。幸运的是，陈文宽碰到了一位老熟人——林伟成上校，就是那位曾在1937年绝望的日子里担任中航总经理并且是邦德的主要对手的坚韧的上校。8年后，1945年，林上校在加尔各答管理中国空军的采购部门，因此，他随时可以接触到大量的钱，他仅凭陈文宽一句话，二话没说就把40万美元现金摆到陈文宽面前。陈文宽购买了央航所需的飞机，这一强力推动允许他在截止时间前的2周就进入支付业务程序。当陈文宽的支持者结算完支票，他立即将钱归还。新飞机和陈文宽的影响振兴了中央航空公司。从昆明

向中国东部运送储备物资被证明格外有利可图，央航在6个月内就用赚到的大笔利润还清了其支持者的投资。陈文宽在薪酬方面对中国人和白人员工一视同仁，中航许多受过最好的训练的中国人员跟着他转到央航。邦德赞赏陈文宽的运营，并从来没有为跳槽一事对他怀有任何恶意。[12]陈文宽从中国南部沿海低地的荣华村的泥砖房出生开始，已经走过了漫长的道路。他有了一家航空公司，自己的航空公司。

夏普曾是一名优秀的战时机航经理，但他对适应和平时期新的现实有困难，而且他绝对不具备外交个性，他的大脾气遇到中国的官僚作风就发挥不佳。[13]在为中航服务了13年后，夏普辞职回了美国。吴士取代了他，该更替似乎成了当年的大事，中国的压力使邦德的室性心动过速再次发作。1946年秋，他回美国休养，和家人在佛罗里达共处。泛美航空尝试派了个新的高管接手他的工作，但新人缺乏邦德的经验和头脑，中航的管理变得放任自流，标准下降。自从战争结束以来，中国国内航空过时的条件并没有得到改进，这些改进包括需要更多更好的气象站、跑道灯光和表面、空中交通管制、夜晚和坏天气着陆设备以及无线电通信。中国政府期望航空公司支付先期开发成本。中国航空公司、中央航空公司、民用航空运输队（Civil Air Transport，简称CAT），希望能像其他国家的惯例，由政府出资改进，民用航空运输队是一家由陈纳德组建的新的航空公司[14]。可以预见的是，政府什么也没做出来，直到1946年圣诞节之夜，因为要在上海试图穿过如豌豆汤般浓稠的大雾着陆，而致使分别乘坐2架中航飞机的总共70人死亡和1架央航班机坠毁——如果最新航空技术已经到位，这一切本可避免。不到2周后，前驼峰飞行员查尔斯·夏基在青岛附近撞山，其本人和43名乘客遇难。1月25日，18人[15]在靠近重庆的地区失事死亡。3天后，25人在汉口以西100英里处的坠毁事故中丧生。

中国政府停飞了所有的民用航空，机航组主任吴士辞职，泛美航空急遣邦德返华。邦德用其密友欧尼·艾利森取代吴士，于是“艾利”按其

严格的专业标准着手把中航重新拧紧，运营效率和人员士气大为提升。不幸的是，国民党政府的财富正朝着相反方向暴跌。

1946年年底，许多观察家认为国民党军队好像已经对共产党军队取得了若干重大胜利。[16]虽然国民党军队占领了江苏省、热河省和河北省的大部分，但他们就是无法牵制住新近更名为“人民解放军”的共产党军队的主力部队做任何决战。共产党在东北和北方农村安营扎寨，聚集力量。双方都非常清楚，美国缺乏军事介入的意向，因此国民党缺少重要的杠杆借以对抗共产党。在中国度过了13个月以后，马歇尔将军于1947年1月回到美国，发现国民党和共产党之间没有共同点。他两边都批评，但在试图调和这两个不共戴天的敌人的时候，很可能只是如一句中国谚语所说的“挥舞拳头打空气”。对抗愈演愈烈，尤其是在东北，国民党货币的动荡使通货膨胀的抛物线爬升得更高，民众的不满情绪日益高涨。3月中旬，国民党对共产党的陕西基地发起进攻，占领了共产党的根据地延安，但毛泽东已经撤离，留在周边地区。在其他地方，共产党抓住了主动权，共产党军队受到更好的激励，组织更团结，纪律更严明，有更积极及更有创造性的领导，并强调运动战。共产党步步紧逼，使国民党处于守势。国民党军队龟缩在城镇里，其指挥结构内充斥着共产党的谍报人员，当他们突围时，经常遭到消息灵通的人民解放军部队的伏击。5月，在东北，在缴获的大炮的火力支持下，共产党将军林彪发起了一场正规战，与国民党隔松花江对峙，涉及的士兵可能多达40万人。该战役是与早前红军采用的游击战术的主要分野，整个1947年夏天，国共双方在东北城市长春、吉林、四平展开了凶狠的拉锯战。东北的战役还与共产党的其他进攻协同进行，共产党切断了开封附近的铁路线，断绝了蒋介石军队在华北和东三省的陆上运输大动脉。9月开始，林彪席卷国民党在东北的重要据点，旨在将其与华北分离。随着战争局势对国民党逐渐不利，三家航空公司向陷入困境的国民党守军空运物资。

1947年下半年，没有任何东西可以阻挡中航再次取得另一重大的航空成就。[17]中航利用美国陆军剩余的“C-54”型运输机改装而成的豪华客机（把它们改装回“DC-4”），于1947年10月7日正式开辟了跨太平洋航班[18]，中停太平洋中部诸岛，从上海到旧金山只需40个小时。该航班使用中国人和中美混合机组，直接与泛美航空竞争，而且在遵守时刻表方面比母公司做得更好。这让胡安·特里普甚为惊讶。中航在国内航班中得到的中国货币收入，由于天文数字般的通胀而几乎立刻就贬值，而国际航线得到的是硬通货，这样的收入使公司有了偿付能力。邦德的健康一直是个问题，到1947年底似乎真的崩溃了。[19]比克斯比想减轻他的朋友的压力并回报他这么多年的辛劳，与他一道培养了一个接班人。比克斯比参与的、日期为1947年12月3日的泛美航空公司总裁备忘录107号记录了提升威廉·兰霍恩·邦德为泛美航空“主管东方事务的副总裁”，虽然邦德的办公地点将继续留在上海，比克斯比希望该晋升和更广泛的责任将会使他远离中航日常的焦虑。这个计划奏效了，邦德于1948年春天离开中航，由昆汀·罗斯福（Quentin Roosevelt）接任。

昆汀·罗斯福是完美的接班人——年轻、声名显赫、精力充沛、很有人缘、擅长外交、了解中国，而且是前总统罗斯福的孙子。他在北非战役中负伤并获颁勋章，炫耀着最负盛名的美国姓氏，对代表泛美航空公司满腔热忱。邦德则通过改变得到解脱，期盼晋升可以使他在未来的岁月留在东方。因为厌倦了长期的分离，他将姬兹和他们的2个儿子带到亚洲，带到上海。

中国东北的战斗肆虐持续到1947年底，进入了1948年。共产党奋不顾身的战斗磨蚀了国民党的能力，把他们从吉林和长春赶了出去，到了10月，人民解放军已将国民党包围在东北的主要城市沈阳内。甚至在昆汀·罗斯福接替邦德之前，中航和其他航空公司就已在空运物资到沈阳。共产党强硬进取的攻击和不屈不挠的政治宣传瓦解了国民党军队，精疲力竭、忍饥挨饿并彻底被挫败的国民党军于1948年11月1日投降。

蒋介石在其错误指挥的东北战场上失去了50万士兵和美国人提供的所有装备。取得胜利的共产党大举跨过长城，挥师北平。国民党部队在北平的城墙内修了几条应急跑道，其中一条由马球场仓促扩建而成，呼应了1935年在邦德婚礼的马球赛场上鼓声隆隆中的小型马狂奔和燕尾服飞摆的情景。[20]1948年年底和1949年年初，这些跑道上轰鸣着向被包围的城市空运物资的飞机。然而，从总体上看来，这是一场平和的围攻，没有太多的战斗。一场大战已经在更南的地区进行，战场靠近徐州，在黄河和长江之间，看上去会是决定中国命运的大战。[21]

徐州是个有300万人口的城市，位于江苏省南北走向和东西走向两条铁路的交汇处，是国民党的中心地带的屏障，蒋介石部署了大量军队加以保卫。如果共产党摧毁了守卫徐州的国民党军队，对南京、上海和长江下游流域的进攻将势如破竹。觉察到时机来临，两支共产党尖刀部队在徐州汇合——一支从西面的开封附近过来；另一支从东北方向的山东半岛猛攻下来——战斗发展为巨大的战役，双方军队各部署了约60万名士兵。共产党政委邓小平组织了几百万农民劳工，通过运送物资、挖战壕和挖坦克陷阱支援人民解放军，对付国民党在重型武器、装甲和空中力量方面的优势。战役于1948年11月上旬开始，从山东打过来的共产党将领主动出击，在徐州以西十几英里的地方包围和消灭了一支10万人的国民党力量。与此同时，从西线进攻的共产党军队将国民党军队从徐州以南的一个修筑了增强防御工事的城镇驱逐出去，在此建立了阻挡阵地，切断了国民党的运输线。国民党军队从南北两向进攻共产党的阻挡阵地，企图通过夹击粉碎共产党，但人民解放军运用更丰富的情报内容、更好的组织工作和更快的运动速度，在包围国民党另一支大部队的过程中，分别击败了这两股敌军。12月初，被围困在徐州内的国民党力量试图向西突围，开始的努力还好，但指令矛盾、人疲马乏和作战不力使逃跑的企图瘫痪，到12月7日他们又重新被紧紧包围。共产党集中兵力打击最南端袋口处的国民党军，于12月中旬彻底将其歼灭。徐州以西的国民党残部顽抗了4个星期，但最终也被全歼。在此战役中，国民党

失去了5个军和50万人。1月下旬，北平及其20万名驻军投降，留下共产党控制了中国长江以北的所有地区。蒋介石的战斗力已大打折扣，而国民党的中心区域已经大门洞开，只等被攻入。

中航已被自身的悲剧所困扰。1948年圣诞节的前几天，在临界的气象条件下，一位飞进香港的航班的飞行员莫名其妙地偏离了标准的下降程序并撞到了山顶，机上人员全部遇难——包括昆汀·罗斯福。他只有30岁，留下了妻子和3个女儿。邦德被迫恢复从前的角色。

国民党在徐州溃败的余波中解体。[22]共产党用了3个月就巩固了令人难以置信的收益。4月20日，中国人民解放军渡过长江，几乎无人阻挡，并于2天后攻占南京。国民党残余势力带着黄金、白银、外币储备与中国艺术精品逃往台湾，尽管他们在形式上迁都广州[23]。邦德将其家人送回华盛顿，中航从上海撤往香港，共产党在5月底占领上海。香港政府害怕激怒正在日益增强的控制中国大陆的力量，出尔反尔，拒绝允许中航使用启德机场——出于所有让中航倒闭的实际目的，令其56架飞机闲置在启德机场。

1949年10月1日，毛泽东站在北京（原北平）紫禁城的天安门上，宣布中华人民共和国成立。1949年11月9日，11架中航飞机及飞行机组人员和许多家庭留在大陆的中航人员，在刘敬宜总经理的带领下，拥抱新的现实，从香港飞往中国大陆[24]。共产党的提议暗示允许泛美航空公司继续其在中国航空公司的合作——毕竟，泛美航空的合同是与“中国的政府”签订的，而中国有了一个新政府，但这样的前景肯定会吓坏正在美国获得影响的反共运动斗士的新派别。陈纳德和他的商业伙伴图谋为国民党赢得中航资产的控制权。为探索选择方案，邦德飞往华盛顿，在那里他和比克斯比听取负责远东事务的助理国务卿利文斯顿·麦钱特（Livingston Merchant）的意见，利文斯顿·麦钱特描绘了一幅暗淡的图景。随着中国变红，反共热情正在开始抓住美国民心，美国政府希

望泛美航空丢弃中航。这没给泛美航空留下多少选项或优势，邦德只得前往纽约与宋子文议价。

邦德、1名泛美航空的律师和陈纳德聘请的2名律师在宋子文位于第五大道的豪华公寓聚集，邦德一点都没有留意宋家非凡的中央公园景观，他被陈纳德的阴谋所激怒。“陈纳德过去每为中国服务1年，泛美航空就曾服务2年”，邦德冷笑道，“而他每在开战地区飞过1个小时，我就曾飞过10个，10个。”[25]他直截了当地拒绝把“他”的股份直接卖给陈纳德。他只会把这些股份出售给国民党政府，之后，悉听尊便。

泛美航空体制的独立调查最近评估其所持中航20%的股份值197万美元，这项估价还没有试图包括17年来泛美航空所曾赞助的公司信誉、培训工作和推广活动。

宋子文出价100万美元。

“这样我不能回去汇报”，邦德说。“我宁可告诉特里普没办成。”

宋子文考虑了很长时间。“邦迪，我给你125万。你可以告诉特里普，如果是他，我不会给。我不会给世界上任何其他人。”

邦德带着宋的出价前往克莱斯勒大厦，特里普批准了。（这相当于现代价值的1130万美元。）然而，宋子文不算政府官员，不能代表政府做出明确的承诺，只是“提议”和“建议”，而这项交易只可以由中航董事会的董事依法完善。因此，邦德于12月24日飞往香港，再次错过与家人共度圣诞节的机会。中航的中国董事和陈纳德的代表想立即结算出售事宜，但邦德把进程停滞了下来，因为泛美航空尚未拿到钱。一个陈纳德的人，代表新近被困台湾的蒋介石政府，在纽约交给泛美航空律师一张价值为125万美元的普通银行汇票，而泛美航空则要求提供保付支票，陈纳德的人重新送来所要求的支票，于是泛美航空发电报向香港确认。

于是，出售的结束发生在1949年12月的最后一天：威廉·兰霍恩·邦德与中航其他董事在香港中环的汇丰银行大楼231号房间开会并签署文件，中国航空公司不复存在，从而结束了有史以来最成功的中美合作伙伴关系。

---

[1] Dr.Gary J.Bjorge，*Moving the Enemy*：*Operational Art in the Chinese PLA’s Huai Hai Campaign*，pp.41-43；Jonathan D.Spence，*The Search for Modern China*，pp.484-485；John King Fairbank and Merle Goldman，*China*：*A New History*，pp.331-334；Jay Taylor，*The Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the Struggle for Modern China*，pp.310-335；Jung Chang and Jon Halliday，*Mao*：*The Unknown Story*，pp.295-298，310-311.

[2] 指1946年1月10日至31日在重庆召开的政治协商会议。——译者注

[3] “To the Stockholders and Employees of the Pan American World Airways System：The Year 1945”；“Contract between Ministry of Communications，National Government，Republic of China and Pan American Airways Corporation，” December 21，1945；均见PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 2；Docket No.1706 Before the Civil Aeronautics Board，February 17，1947，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 205，Folder 14。

[4] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7和2006.4.19；笔者访谈弗丽达·陈与T.T. 陈，2006.9.19；笔者与林美玉在2005年及2006年的谈话。宋子文1945年9月2日离开加拿大渥太华，9月22日到达重庆，这与陈文宽回忆这些事件发生在1945年9月的最后几天和10月相吻合。

[5] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7和2006.4.19。

[6] W.H.Lawrence，“Shanghai Happy Casting Off Eight-Year Yoke，” NYT= *New York Times*（《纽约时报》），August 30，1945；Bond to Bixby，September 22，1945，该信转载在William Langhorne Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.361-364，并引用于William Leary，*The Dragon’s Wings*，pp.193-194；Stella Dong，*Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*，pp.277-283.

[7] CATC，简称央航。——译者注

[8] 根据中方史料，1943～1949年，央航的总经理是陈卓林。——译者注

[9] William Leary，*The Dragon’s Wings*，p.196.

[10] 笔者访谈陈文宽，2005.1.7和2006.4.19。

[11] 虽然宋子文的计划被讨论过很多次，但什么也没有落实。

[12] 邦德访谈，1972.10.23，p.108，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3。“中央航空公司——他们是个很好的团队。”

[13] Leary，*The Dragon's Wings*，pp.200-204；http：//cnac.org/allaccidents01.htm；南希·艾利森·莱特给笔者的邮件，2008.10.28。

[14] 又称“陈纳德民航空运队”。——译者注

[15] 根据两航史料，应为19人。——译者注

[16] Bjorge，Moving the Enemy，pp.42-43.

[17] Bond to Leslie，July 1，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 5；邦德访谈，1972.10.23，pp.37-45，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；William Leary，*The Dragon's Wings*，p.208。

[18] 根据两航史料，该航线于1947年一二月间由中航资深飞行员陈齐发任正驾驶、潘国定任副驾驶试飞成功。——译者注

[19] Bond to Leslie，July 1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 3；邦德访谈，1972.10.23，pp.60-64，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3；“Airlines Show Upward Trend，” *Aviation World News*，WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）中日期不详的剪报；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.370-372。

[20] Roy Rowan，*Chasing the Dragon*，p.142.

[21] Bjorge，Moving the Enemy，pp.49-267；Jonathan Fenby，*Generalissimo*，pp.482-484；Spence，*The Search for Modern China*，pp.507-508；Fairbank and Goldman，*China*，pp.335-337；Hannah Pakula，*The Last Empress*：*Madame Chiang Kai-shek and the Birth of Modern China*，pp.568-569；Taylor，*The Generalissimo*，pp.393-394，396，399-400；Chang and

Halliday，*Mao*，pp.309-310.

[22] 邦德访谈，1972.10.23，pp.21-36，PAA，Box 19，Folder 3；贾奇·亨利（Judge Henry J.）友好的访谈，1973.6.8，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 20，Folder 1；Bond to Leslie，July 7，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 27，Folder 23；F.Tillman Durdin，"Chennault，Aide Buy China Airlines，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 19，1949；"Airline Seeks Aid in Chennault Deal，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），December 20，1949；"Interest of Pan American in Chinese Airline Sold，" NYT= *New York Times*（《纽约时报》），January 1，1950；Bond，*Wings for an Embattled China*，pp.373-381；Nancy Allison Wright，"Claire Chennault and China's Airline Affair，'" *American Aviation Historical Society*，Vol.41，No.4，Winter 1996；Wright，"Allie's Choice，" *Air & Space*，December 1998；Leary，*The Dragon's Wings*，pp.218-223；Robert Daley，*An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*，pp.393-395。

[23] 在1949年底之前，国民党将其首都从广州迁到重庆，然后到成都，最后正式到台湾。

[24] 另央航1架飞机在陈卓林总经理带领下加入该北飞行动。史称"两航起义"。——译者注

[25] 邦德访谈，1972.10.23，pp.21-36，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3。

后记

伟大的冒险终于结束了。[1]但这曾是什么样的历程：孤注一掷的生意、阴谋和政治；高风险的飞行；以及在中央帝国源远流长而历经磨难的历史上两个较为关键的10年中爆发的全面战争。邦德与形形色色的中方总经理合作，曾在经历伟大冒险的大部分过程中掌握着控制权。在整整8年的战争时期，邦德一直以平民身份占据着关键位置，为打击日本人所付出的努力是他大多数穿军服的同胞的两倍以上。并且，与邦德在一起的，如陈鸿恩、夏普、吴士和陈文宽——中国人、美国人和美籍华人，跟随中航经历了所有这一切。许多中航人员已经为这个事业献出了他们的生命。很难想象，在世界上任何其他地方，有任何其他平民，会在第二次世界大战中如此长时间地发挥如此积极的作用。

回想起来，令人惊讶的是似乎相关各方均在中国航空公司如愿以偿。对于邦德，中航肯定提供了当他于1931来到东方时所一直渴望的冒险——“小心你许的愿”已经成为千真万确的事实，因为他得到了所要的一切，而且还要更多。中航也使他从默默无闻的工头成为泛美航空公司——世界上最受尊重的公司——的副总裁，如果能在可怕的大萧条和第二次世界大战期间忍受住了艰难困苦，他就不会失业——职业的稳定允许他结婚并组建家庭。

除了邦德，泛美航空和中国也从中国航空公司各有所获。中航已经在创建泛美航空的最高成就跨太平洋航线中发挥了它的作用，证明了是非常有利可图的投资，支援了抗日战争的努力，促成了20世纪最有意义

的事件之一——中央帝国的统一。尽管在该合作伙伴关系的整个过程中，中方因泛美航空训练和提升中国人才的步伐缓慢而感到沮丧，在中航受过训练的人才继续向前，在中国台湾和大陆建立了本土航空工业。对于那些在中航工作过的绝大多数人，它是一种人生阅历。[2]

如果跨太平洋航线是泛美航空的最高成就，则中航的最高成就是承担并精通了驼峰空运，这是有史以来另一个最伟大的航空成就。驼峰行动是世界上的第一次战略空运，并已演变成为第二次世界大战期间美国在亚洲大陆的主要贡献。中航证明了驼峰空运可以做得到，到日本投降后该空运正式结束时，中航已经飞越驼峰超过35000次并空运了物资总量的约10%。驼峰空运最深的根源与邦德于1941年春天所写的“进入中国的空运物资服务”备忘录纠缠在一起，中航对这个事业的影响的最好概括，也许莫过于邦德本人在1944年春所写的话：“毫不夸张地说，中航萌生了这个想法并开拓了相应服务。”[3]

但它值得吗？那是一个大得多的问题，一个远远超出邦德及其航空公司的视界的战略后果问题。回想起来，似乎美国付出了巨大的努力却没有收获什么有形的回报，1944年夏末和秋季期间，正在向德国边境进军的盟军部队因物资短缺而停滞不前，用于驼峰空运的运输机本可大大改善这种状况。然而，似乎没有历史学家测量过或甚至考虑过经驼峰空运从中国运出去的原材料的影响。在整个战争年代，中国提供的钨矿砂在美国工业所消耗的钨中占有显著的百分比。运出中国的这种金属以及丝、猪鬃、桐油和锡块对于盟军的作战有多重要？中国的汞对苏联的反法西斯事业做出了什么样的贡献？如果中国的原材料供应缺位，有什么其他来源可以填补其留下的真空？对驼峰空运的价值的准确记述必须回答这些问题。具有讽刺意味的是，美国在日本投降3年后收获了驼峰空运最大的红利。在柏林空运中，驼峰空运中所有对胜利具有决定性影响的经验教训，包括对不分昼夜和全天候的空运运营的维持、执行和管理，均被美国在驼峰最后的并且是最成功的那位指挥官——特纳将军

——全盘保留并全部复用。

标准的制空权史将驼峰誉为现代美国军事战略空运能力的基石，军事战略空运能力是该国在地球上任何一个地点部署力量的能力的关键组成部分。但在中国航空公司的专业的中国人、美籍华人和美国人飞行员眼中，战略空运的根扎得还要深，没有他们开创性的努力，中国驼峰的空运大概不会被尝试。事实上，进一步仔细地考虑，还能挖掘得更深一点，与1941年珍珠港事件之前在南雄与香港之间空运锡、钨和香烟的情况联系起来，中国航空公司正是在此时获得了驼峰飞行所需的业务专长。

对于中航人，该航空公司的解散是一个时代的终结和另一个时代的开始，他们分散到了世界的各个角落。许多人继续从事与航空相关的方方面面的工作，其他人改变行业、创办企业或购置农场和牧场。大多数人成功了，一些人失败了，但是随着时间的推移，他们几乎所有人都会意识到在中国航空公司的时间是他们的人生亮点。从1950年代开始，他们举办一年一度的团聚，这个传统一直延续至今。

陈文宽担任央航的机航经理直到1949年底[4]，在中国整个内战期间，央航如同中航一样，飞行了许多同样的任务和遭受了同样的艰难曲折。[5]国民党溃败后，陈文宽移至台湾并成立了复兴航空公司，该公司飞台湾本土和中国海周边的一些国际旅游目的地。1954年，他再次证明了他的飞行技术，当一架“C-119”向奠边府空运物资时，机组空降在南中国海上，当时正有15英尺高的浪，从冲绳和菲律宾来的水上飞机围着降落在水面上的人盘旋，硬是没有勇气降落。要不是陈文宽驾驶着一架PBY“卡特琳娜” 水陆两用飞机到达现场，这一幕似乎肯定是个悲惨的结局。陈文宽镇定自若，在海面上着陆并救出了5个濒临绝境的人[6]。1950年代末，陈文宽扩大了他的生意，成为一些航空公司的台北代理商、机场地面事务处理商和餐饮供应商，事实证明这样的多元化经营眼

光独到且获利甚丰。

陈文宽于1983年卖掉复兴航空公司回到美国——毕竟，他从出世那一天起就是一名美国公民。[7]他肯定已经走过了20世纪最不可思议、极富魅力的生命弧线——从赤脚的中国农民到自己的航空公司的老板。目前陈文宽生活在旧金山机场上方、伯灵格姆（Burlingame）山中美丽的家，这位和蔼、慷慨、令人愉快的人，开着乌亮的奔驰汽车，在中航年度团聚中主持一个了不起的聚会，在他的中航老战友中间受用着无以复加的尊重。

从中国回到美国后，夏普加入泛美航空公司，在那里被允许保留在中国挣到的资历，他为泛美航空飞行直到职业生涯结束。[8]战后，他和希尔维亚·怀利分道扬镳。夏普和格蕾丝·道格拉斯（Grace Douglass）于1949年7月30日结婚，养育了4个孩子，其中的头两个出生于里约热内卢，因当时夏普是以南美为基地飞行的。夏普和格蕾丝最终在迈阿密定居，而夏普继续在中美和南美和环加勒比海地区的航线飞行。多年来，夏普非常喜欢摆弄他的游艇并带着朋友钓鱼——他同样非常喜欢他在世界各地旅行中搜集的邮票和硬币。他最真挚的朋友一直都是他在中国交的朋友，他和吴士在余生中都保持着密切的来往。作为职业生涯的圆满结束，夏普最后的航路是驾驶707客机航班飞入香港启德机场。他于1968年退休，终生已经积累了数值巨大的飞行小时数，并于1974年在休斯敦去世。

吴士和梅姬也在南佛罗里达州婆娑的棕榈林与和煦的轻风中定居下来，在那里成功地经营了房地产开发和销售生意。[9]他们是天生的一对，婚姻一直美满。吴士于1979年逝世；几周后，他心爱的梅姬随他而去，密友们说她死于伤心过度。比克斯比为泛美航空服务直到1950年代末，他和妻子戴比享受着愉快的退休生活，并花了许多时间在位于纽约州的莱克乔治[10]和佛罗里达州的卡普蒂瓦岛（Captiva Island）的家族静

居处，与他们的4个女儿和17个外孙共享天伦。如同其他曾在中航服务的美国人，他从未忘掉中国。哈罗德·比克斯比，一位没有得到颂扬的航空黄金时代的伟大高管，死于1965年。

古蒂尔不想离开亚洲，日本投降后，他请妻子到东方来，她拒绝了，于是他们离婚了。[11]他于1947年再次结婚，并于次年离开中航。他在印度和中东地区当机长，直到1952年回到美国为国家航空公司（National Airlines）飞行。他不喜欢国内单调的飞行，在1955年回到中东，再次离婚，以贝鲁特为基地飞行。1956年，他第3次结婚，有了2个孩子。1962年，他在美国联邦航空管理局（FAA）任航母舰载机作战督察。1968年，他遭到第3次离婚的打击。在1970年代后期，他为另一个邦德——邦德的大儿子兰霍恩·邦德——工作，兰霍恩在卡特执政期间任联邦航空管理局局长。古蒂尔于1990年退休，他好像与第4任妻子伊芙琳（Evelyn）相处融洽。他们目前住在纽约州的卡托纳（Katonah），96岁的皮特偶尔熟练地调制一些如杜松子酒和姜汁啤酒混合的鸡尾酒，这是他过去在东方所喜欢的，并且很少错过中航团聚。[12]

战争临近结束时，乔·罗斯伯特，他杰出的朋友迪克·罗西（驼峰飞行735次，超过其他任何人），和其他8个前“飞虎队”队员、前中航飞行员，每人投资10000美元组成了一家航空公司。[13]将战斗机飞行员的声望和在中航飞行学得的技能结合起来，命名该公司为飞虎航空公司（Flying Tiger Line）——专门飞货运。该公司经过快速启动，获得了牵引力并蓬勃发展。[14]1946年夏天，陈纳德诱导罗斯伯特回到中国，罗斯伯特为陈纳德空运队飞行，晋升为机航经理。在共产党接管中国大陆后，他跟随该航空公司去了台湾，继续为“老头儿”——“飞虎队”飞行员总是这样称呼陈纳德——工作，直到1958年陈纳德死于肺癌。罗斯伯特认为中情局对该航空公司的入侵[15]既无能又邪恶，拒绝参与而辞职，并搬到西班牙的马略卡岛（Majorca）。在那里他和妻子将一个破旧的

城堡翻新为酒店，直到1972年，他们发现自己在一场秘密收购夺权商战中处于下风，便回了美国，接近破产。他们在佛罗里达州住了一段时间，然后在北卡罗来纳州西部的大烟山国家公园（Great Smoky Mountains）经营一家野营地和酒店，直到他们的长子在1980年死于癌症。经过了另一轮比较平和的冒险之后，乔·罗斯伯特于2007年在休斯敦以外的得克萨斯州凯蒂市（Katy）与世长辞，离他的90岁生日还差11天。1943年4月的一天，他和里奇·汉密尔差点死在一座不起眼的亚洲山腰上，如果不算上脚踝旧伤不时使他感觉疼痛的话，那么，自打那致命的一天起他所借到的全部时间，他开开心心地走到了尽头。

国民党溃败后，欧尼·艾利森回到加利福尼亚，在阿卡迪亚（Arcadia）创办了艾利森飞机出口公司，在一间与家庭车库相连的办公室，针对世界各地的各种航空问题，协调机身、发动机、零部件和飞机配件的供给。[16]艾利森做生意之初，因需要获得出口许可证的批准，去了一次华盛顿，邦德花了几天时间把他介绍给他在国务院负责批准艾利森所需要的许可证的关系。[17]艾利森的一个最好的客户是孔雀航空公司（Peacock Airlines），该公司由一帮前中航员工在缅甸成立，向印尼空军提供飞机和培训。艾利森退休时，在加利福尼亚购置了一个距离巴斯托市（Barstow）25英里的苜蓿农场。1970年代中期，尽管其飞机驾驶执照（1285号）早在几年前就已经过期，他发现自己渴望回到驾驶舱。他开始了滑翔机飞行，从而免去了向联邦航空管理局申请更新飞机驾照的冗长的等待，他每周2次在莫哈韦沙漠（Mojave Desert）上翱翔，这总是让他感觉焕然一新，追溯了他早年飞行的根。他于1976年过世，享年80岁。

至于邦德，在中航结业后不久，就结束了在泛美航空的职场生涯。他在艰难的时期中服务得够长够好了。难以想象还有什么家庭的情况会比邦德和姬兹从1937年7月到1949年底所经受的更困难。整整12年，他们的婚姻的大部分时间都相隔天涯。1934年，当姬兹接近30岁而邦德42

岁时，他们才在生命中相对较迟的时候发现彼此，而他们恰恰在日本对华侵略粉碎了他们乐观的开头之时开始组建家庭。在整个抗日战争的岁月里，不论是珍珠港事件之前还是之后，邦德已经尽力给两个儿子当个好父亲，虽然经常只能从地球的另一面给予关心。不过，如果说他不总是能亲身解决日常问题，那他则从经济上支持家庭，并为儿子们树立了一个男子汉应该如何使自己做到与严于律己、乐于奉献、敢担责任和追求光荣梦想等素质相称的榜样，所有这些，少有人能够企及。他是个男人，高高耸立在自己的成就上。姬兹对丈夫的支持从来没有动摇过，作为一个爱情故事，他们有美满的结局，最好的爱情故事都是如此。

邦德从东方回来后，和姬兹在余生中很少再分开。他们在弗吉尼亚州沃伦顿市（Warrenton）外的皮克特山（Picket Mountain）购置了农场，并教育儿子应当正直和真诚。邦迪养殖赫里福德牛和贮藏干草，发现自己喜爱农作，并以极大的热情投身于工作。尽管他购买农场时已经年近六旬，并在最近的心动过速发作过后被医生告知不应该住带楼梯的房子，邦德在比吉特山农场还是虔诚地在早上7点前就起床，检查两个雇工的工作，回屋与家人共进早餐，然后一天的其余时间都在户外工作。他经常顶着烈日，开联合收割机或打包机，把40磅重的干草堆扛上手推车。他也曾在1950年代和1960年代任肯塔基河煤炭公司（Kentucky River Coal Company）的董事，最终成为董事长，在中国经历过了面对“经常不断的和千变万化的”困难之后，他终于还是喜欢上了煤炭行业的一成不变。[18]战后几十年的麦卡锡主义、“红色恐惧”和狂热的反共政策使他震惊，在他看来，其愚昧顽固的态度和适得其反的效果不亚于1930年代的孤立主义，当年至少还通过天才的《租借法案》、马歇尔计划和遏制政策予以保持平衡。[19]

在沃伦顿，姬兹和邦迪发展了广泛的朋友圈子，很开心地招待他们。他们培养了对园艺的共同爱好，经常孕育美丽的植物。不管是在皮克特山农场，还是岁月增长使他们认为要搬到镇上，姬兹都一如既往保

持参与社区工作，在红十字会和当地医院提供志愿服务，并在当地的花园俱乐部做义工，最终成为其主席。她很聪慧、有活力、善于表达并意志坚定；朋友和家人总是说她本可成为出色的律师。

邦德感到自豪的一个很棒的来源，是他的两个儿子获得了他从来没有机会追求的优秀的高等教育。托马斯从普林斯顿大学（Princeton）获得学士学位，从米德伯理学院（Middlebury）和弗吉尼亚大学获得硕士学位，他在国内两家最好的学校任教——位于马萨诸塞州拜菲尔德（Byfield）的州长学院（Governor Dummer Academy）和弗吉尼亚州的伍德贝瑞森林中学（Woodberry Forest School）。兰霍恩在弗吉尼亚大学学习法律，毕业后在加拿大麦吉尔大学航空法与空间法研究所（McGill Institute of Air and Space Law）和伦敦政治经济学院（London School of Economics）工作，他在约翰逊执政期间开始了公共服务事业，先在商务部，后成长为美国交通运输部长特别助理；被尼克松总统解雇后主持了一家非营利机构，直到被任命为伊利诺伊州交通运输部部长；卡特总统提名他担任联邦航空管理局局长，并在里根当选总统后重回私人企业，从事航空运输律师行业及相关监管政策咨询。

兰霍恩和托马斯离开家后，姬兹和邦迪逐渐养成了冬季在佛罗里达州蓬特韦德拉海滩（Ponte Vedra）度过几个月的习惯。邦迪的心脏问题从来没有彻底治愈，但也从来没有再加重。他通过繁重的体力劳动使自己保持良好的精神状态，每天锻炼并健康饮食，多年前已经戒烟。然而，没有人能逃脱时光的进程，他发作了几次心动过速和轻微的心力衰竭，但每次过后，他都努力恢复耐力，“活着，好让他能照顾姬兹”。

到了晚年，邦迪退化的听力和姬兹轻柔的声音引发了一些喜剧情节，并偶尔令人恼火。但一如既往，他们依然彼此相爱，在与他们的2个儿子、4个孙辈和一大帮朋友中得到了极大的快乐，直到1985年7月17日。当时，92岁高龄的邦迪，在刮完胡子后昏厥，很快就过世了。真实

情况如同他们在战后的生活模式，当他死的时候，比他小12岁的姬兹在家，但在山下。她在他离世后只活了3年，于1988年10月1日离开了这个世界。

没有人会预测到，看着邦德在香港、重庆、驼峰和中国内战的整个艰难岁月中一直与自己的健康问题做斗争，但他居然比中国航空公司多活了30多年。直至生命的最后一天，邦德都觉得他所从事的是商业航空的整个历史上最有意义、最令人兴奋并最富挑战性的工作，因而，他在指导有史以来最成功的中美合作伙伴关系中起了重要作用。

许多事情本可能发生，而这些确实已经发生。

---

[1] 然而，在中航飞机的命运上的法律纠纷拖了两年半，直到1952年10月才解决。

[2] 笔者认为自己是在中国航空公司各有所获的长长队伍中最新的一个。

[3] Bond to Bixby，Letter No.B111-44，April 19，1944，SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）.

[4] 据两航史料，陈文宽于1949年5月从航务组主任升任公司副总经理。——译者注

[5] 笔者访谈陈文宽，2011.5.29。

[6] 获救的一个人的女儿定期参加中航团聚，以示对陈文宽的敬意。

[7] 1992年，复兴的英文名Foshing变更为TransAsia（中文名不变。——译者注），该公司至今依然以此名称运行。

[8] 卡罗尔·斯莱德（查尔斯·夏普的女儿）写给笔者的邮件，2011.5.30。

[9] Http：//cnac.org/hughwoods01.htm；卡罗尔·斯莱德（查尔斯·夏普的女儿）写给笔者的邮件，2011.5.30。

[10] Lake George，亦称乔治湖。——译者注

[11] Peter Goutiere，*Himalayan Rogue*，pp.122-124；古蒂尔给笔者的邮件，2011.5.28。

[12] 2014年9月6日，100岁的古蒂尔亲自驾驶他曾于1947年飞过的中航100号DC-3型飞机，

从美国西雅图飞到旧金山。——译者注

[13] C.Joe Rosbert，*Flying Tiger Joe’s Adventure Cookbook*，pp.175-312.

[14] 飞虎航空公司的10个创始人是鲍·普雷斯科特（Bob Prescott，出面人物）、威廉·“比尔”·巴特灵（William “Bill” Bartling）、克利夫·格罗（Cliff Groh）、汤米·海伍德（Tommy Haywood）、罗伯特·“公爵”·赫德曼（Robert “Duke” Hedman）、C.H.“林克”·劳克林（C. H. “Link” Laughlin）、欧内斯特·“巴士”·洛恩（Ernest “Bus” Loane）、罗伯特·“鲶鱼”·雷恩（Robert “Catfish” Raine）、乔·罗斯伯特（Joe Rosbert）和迪克·罗西（Dick Rossi）。普雷斯科特死后，联邦快递收购了飞虎航空公司，从而建立了它与“飞虎队”、中航和驼峰的联系，但鲜有赞誉。

[15] 1950年中央情报局花了100万美元买下陈纳德空运队。——译者注

[16] 南希·艾利森·莱特给笔者的邮件，2011.5.4。

[17] 笔者访谈兰霍恩·麦库克与托马斯·邦德；恩里克塔·邦德给笔者的邮件，2011.4.28；托马斯·邦德给笔者的邮件，2011.5.2和2011.5.3。

[18] Bond to Leslie，August 28，1975，PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆），Box 19，Folder 3.

[19] 邦德确实讨厌麦卡锡参议员，并深信麦卡锡的狂热的反共迫害已经不公平地毁坏了他的许多国务院朋友的事业。

鸣谢

首先，也是最重要的，我要感谢中国中航的女士们和先生们。《中国之翼》是他们的故事，没有他们全心全意的合作，我根本不可能把它写出来。再者，我不可能单独去完成——这是我所经历过的最艰难的努力。许多人的帮助才使这本书成为可能，我深深感激他们每一个人。

我自己个人与中航的冒险始于一封来自查理·福勒（Charlie Fowler）的电子邮件，他是我在巴塔哥尼亚（Patagonia）历险的攀岩伙伴。其他查理痴迷的主要远征目的地是中国未经攀登的山。“格雷戈（Greg）”，他在一次旅行后发的电子邮件中说，“我一直听到有关第二次世界大战中美国飞机在喜马拉雅东部留下残骸的故事。你是个登山家、作家和了解军事历史的家伙，应该创作一个故事”。

我承认这是个好主意，但当时手头有个任务要花几个月才能完成，在查理提议后的大半年里，我都没能腾出手来。当我开始着手，网页搜索将我引导到由汤姆·穆尔（Tom Moore）维护的cnac.org网站。汤姆的小舅舅是位中航机长，该飞行员于1942年3月在驾驶中航最后一架“DC-2”型（31号）飞机时遇难。[1]虽然，这不完全是查理的主题，但汤姆的网站使中航鲜为人知的卓越故事深得人心。多年来，我曾看过很多围绕着中航的边缘关于航空的故事——跨太平洋航班、“飞虎队”和驼峰飞行——但是我从未听说过中航本身。当我阅读了汤姆关于团聚的网页，意识到中航的年度聚会就在3周后，就在旧金山，就在离我位于核桃溪市（Walnut Creek）的家约20英里的地方。（各位如保存了中航的纪念

品、照片和个人记忆，应向在cnac.org的汤姆提交相关的影像和故事；cnac.org是中航历史的交流中心。我本人也很乐意将它们贴到gregcrouch.com网站的“中国之翼”博客上。）

我诚惶诚恐地给中航协会主席比尔·马赫打电话询问，一个好奇而满腔热情的作家是否可以参加聚会。比尔是个驼峰飞行员，他回应道，“嘿，可以！我们已经有了一些伟大的故事”。当然，他是对的，当我在那个周末结束之时驱车离开聚会的时候，身子在发抖。毋庸置疑，我发现了一个令人难以置信的故事，感觉自己生来就是要讲这个故事。比尔和协会的每个成员都坚定不移地支持写作的每一步路，虽然我知道他们希望我可以早点完成。（不幸的是，查理·福勒无法享受他播下的种子所结出的果实，他于2006年在中国的雪崩中遇难，比尔·马赫也没有看到该书的完成——他于2011年夏天逝世。）

这些年来，我花了无数的时间采访中航老人，这些访谈时间不仅证明了在专业上富有成效，同时也产生了我在余生都会非常珍惜的记忆。在采访过的许多老人当中，我要特别感激陈文宽，他很慷慨地接受了许多个小时的访谈，分享他对那个时代多年研究的心得，他是我有幸与之会面的最了不起的人物之一。一次格外引人入胜的经历是，有一天，我与陈文宽、弗丽达·陈和陈德灿回顾香港撤退中的事件，后两位也是我要感谢的前中航员工，他们对这些事件的记忆好得出奇。（当我道歉说花了他们这么多时间时，曾经凶悍的弗丽达回敬道，“别担心！反正我们就是坐下来聊聊而已”。）我还要同样感谢中航人的家人：总机械师奥斯卡·威尔克的女儿雪莉·威尔克·莫斯利（Shirley Wilke Mosley），她展示了他的相册，我们交谈得很愉快，她的详细回忆使我了解到珍珠港事件之前中航丰富多彩的故事，让我大开眼界；欧尼·艾利森的女儿南希·艾利森·赖特（Nancy Allison Wright），不加限制地允许我查阅她一生收集的相关信件、日记和照片的档案——在此过程中她成了我一位重要的朋友；乔·罗斯伯特，与我在得克萨斯州凯蒂市度过了一个长周

末，还有他的儿子鲍勃（Bob），是他促成了访谈；皮特·J.古蒂尔及其妻子伊芙琳，在佛罗里达州里奇港（Port Richie）；唐纳德·麦克布莱德（Donald McBride），我与他在内布拉斯加州奥马哈市（Omaha）度过了3天，他的女儿伊莲·麦克布莱德（Elaine McBride）及其丈夫乔·拉米雷斯（Joe Ramirez）当我在那里时招待我过夜；迪克·罗西及其妻子莉迪亚（Lydia），在加利福尼亚州福尔布鲁克（Fallbrook）的家里接待我；陈齐发及其儿子克雷格·陈（Craig Chinn）就在加利福尼亚州核桃溪接受了采访。要感谢的人真是不胜枚举：阿尔伯特·马（Al Mah）和马绍基（Cedric Mah）兄弟、弗莱彻·汉克斯（Fletcher Hanks）、C. K.曾（C. K. Tseng）及其妻子特丽萨（Theresa）、伊丽莎白·比克斯比、休米·格兰迪（Hugh Grundy）、鲍勃与奥德琳·舍伍德（Bob and Audrene Sherwood）、凯里（Carey）和辛西娅·鲍尔斯（Cynthia Bowles）、比尔·马赫、伊尔莎·希林（Ilse Shilling）、珍妮·霍尔德（Jeanne Holder）、玛莎·康拉特（Martha Conrath）、奥利弗和罗斯玛丽·格伦（Oliver and Rosemary Glenn）、比尔和卡米尔·吉尔戈（Bill and Camille Gilger）、约翰·李、卡特菲什·雷恩（Catfish Raine）、Y. H.余（Y. H. Yu）、吉福德和格蕾丝·布尔（Gifford and Grace Bull）、约翰·帕里什（John Parish）、温祥来博士及其妻子格蕾丝·温（Hsiang-Lai Wen and his wife，Grace Wen）、玛格丽特·门·宋和肯尼思·宋博士（Margaret Mun Soong and Dr. Kenneth Soong）、安森·利斯克（Anson Lisk）、吉恩和米兹·麦克黑尔（Gene and Mitzi McHale）、弗朗西斯·李·唐（Francis Lee Tong）、伊丽莎白·陈（Elizabeth Chan）、斯塔尔·汤普森（Starr Thompson）。并且，我俯首感谢均未能有幸谋面的凯瑟琳·邓洛普·邦德和威廉·兰霍恩·邦德。

总的来说，我也感谢中航的年轻一代，包括但不限于公司员工的子女、侄子女和外甥子女。威廉和姬兹·邦德的2个儿子托马斯·邓洛普·邦德和兰霍恩·邦德及其妻子恩里克塔（Enriqueta），在整个过程中表现出难以置信的帮助和合作态度，供给他们的父亲的信件，提供家庭的照

片，回答各种问题，并授权允许我使用他们的父亲的作品。再次，值得称道的是汤姆·穆尔多年的热情支持并借出许多关键的书籍，还有他的友谊的品质。以下各位在不同的方面提供了有价值的帮助：丽莎和罗伯特·米切尔（Lisa and Robert Mitchell）、多莉·黄（Dolly Wong，黄宝贤的女儿），芮妮·罗伯森（Renee Robertson）、瓦莱丽·肯德里克·帕里什（Valerie Kendrick Parish）、伊芙·库尔森（Eve Coulson）、卡罗尔·尼尔森（Karol Nielsen）、唐娜·黄（Dona Wong，黄官悦的女儿，弗丽达·陈的侄女和哈佛博士研究员——一个三代美籍华人的完美的成功故事）、爱丽丝·佩塔奇（Elise Petach）、科拉·基松宾-金（Cora Quisumbing-King）、克莱顿·库勒斯（Clayton Kuhles）、约翰·斯塔利（John Stahly）、路易斯·斯坦纳德（Louis Stannard）、卡伊·弗莱泽（Kai Freise）、佩吉·马赫（Peggy Maher）、小罗亚尔·伦纳德（Royal Leonard Jr.）、卡罗尔·斯莱德和查伦·夏普（Carol Slade and Charon Sharp，夏普的2个女儿）、佩蒂·格利（Patti Gully）、斯蒂芬·罗恩（Stephen Loane）、帕姆·比德斯特德特（Pam Biederstedt）、帕蒂·李（Patty Lee）、约翰·H. 安德森（John H. Anderson）、汤姆·沃森（Tom Watson）、约翰·利斯克（John Lisk）、鲍勃·威利特（Bob Willett）、李·哈里森（Lee Harrison）、弗朗西斯·彭格拉（Frances Pengra）、比克斯比家族其他人和所有其他人。

出版业的巨大回报是可以和那些构成它的有趣的人交往，我深深地感激围绕着这本书而集结的团队。我的经纪人罗纳德·戈德法布（Ronald Goldfarb），从我概述这个故事的框架那一刻起就有了信心。法利·蔡斯（Farley Chase）当时是与罗纳德一道工作的经纪人，从虽有好点子但落实不力的废弃建议书堆中挽救了《中国之翼》，并通过敏锐的编辑指导使它形成了一个扣人心弦的——而且畅销的——故事，没有法利，我怀疑这本书会无法长出羽翼。它在班坦·戴尔出版集团（Bantam Dell）筑了巢，这要归功于我的两位责任编辑，妮塔·桃柏丽（Nita Taublib）和约翰·弗利克（John Flicker）。一开始的5年，《中国

之翼》得到约翰明智的忠告的照料，但他在我完成这本书之前离开了班坦。随着约翰的离去，特蕾西·迪瓦恩（Tracy Devine）接手这个项目，在项目的最后几年里，她以良好的幽默感、灵敏的才智和激光制导式的指引驱动着我。她实在讨人喜欢，最后的手稿归功于她的才华。兰登书屋出版集团（Random House Publishing Group）的其他一众人员都非常值得感谢：助理编辑安吉拉·波雷多罗（Angela Polidoro）、执行总编辑本杰明·德雷尔（Benjamin Dreyer）、制作编辑珍妮特·威戈尔（Janet Wygal）、设计《中国之翼》护封的资深艺术总监戴维·史蒂文森（David Stevenson）、设计其内部的高级设计师丽兹·科斯格罗夫（Liz Cosgrove）和文字编辑狄波拉·德怀尔（Deborah Dwyer），她从数不胜数的错误中拯救了我，并由于我需要在伊朗伊斯兰共和国待1个月而在6天内完成了整个手稿的清样，这必定是出版界的记录。我也感谢伊凡·斯通（Evan Stone）和卡罗尔·安德森（Carol Anderson）漂亮的校对工作。

一路走来，许多朋友曾阅读和评论了不同阶段的手稿，我感谢他们所有人。最孜孜不倦的是凯瑟琳·汤森德（Kathryn Townsend）、戴安娜·麦克谢里（Diana McSherry）和埃维·斯柯达（Evie Skoda），每个人都经历过几个版本，并提供了很多很好的建议。凯瑟琳是我所知最忙的人和我的一个老朋友，但总能抽出时间帮助我。埃维的贡献是，在我研究的最初阶段和在胡佛研究所档案室一些长长的会议中提供重要的协助，并在该书写作的几年中给予启迪。戴安娜的电子邮件和对话曾提供了如此多深思熟虑的妙计和故事的退场。还要赞扬的有：菲尔·克里奇尔斯基（Phil Krichilsky）、埃里克·弗瓦尔（Eric Verwaal）、保罗·马克斯（Paul Marks）和比尔·麦克道尔（Bill McDowell），他们提供了建设性的意见，以及可爱而有才华的网络主编珍妮佛·普赖尔（Jennifer Prior），她除了许多很好的建议外，提了一个重要的忠告：“格雷戈，如果你要写一本关于飞行的书，你要学会辨别‘机库（hangar）’和‘衣架（hanger）’，一个用于飞机，另一个用于外套。”

我还要感谢很多在某些方面予以帮助的其他人（没有特定顺序）：（香港）中国探险学会的黄效文先生、旧金山机场委员会航空图书馆、路易斯·A. 特彭（Louis A. Turpen）航空博物馆的克莉丝汀·哈里斯（Christine Harris）和约翰·霍尔（John Hall）、亚拉巴马州麦斯威尔空军基地空军历史研究所的玛丽·迪克西·戴萨特（Mary Dixie Dysart）、台湾航空历史学家C.W.林和傅静平[2]、与迈阿密大学有联系的照片打印供应商罗兰·乔因斯（Roland Joynes）、迈阿密大学李希特（Richter）图书馆泛美航空档案室的克雷格·莱克尼斯（Craig Likeness）、罗谢尔·皮恩（Rochelle Pienn）、劳拉·卡佩尔（Laura Cupell）和詹妮弗·利（Jennifer Lea）、克雷格·M. 贝里（Craig M. Berry）、阿尔沃·L.维卡梅尔（Arvo L. Vercamer）、莱纳特·安德森（Lennart Anderson）、马丁·贝斯特（Martin Best）、温良彦[3]、安迪·道森（Andy Dawson）、凯瑟琳·邦廷·斯平克斯（Catherine Bunting Spinks）、汤姆·斯特里克勒（Tom Strickler）、诺尔曼·弗里茨（Norman Fritz）、布鲁斯·奥斯特勒尔（Bruce Oestler）、罗伯特·卡西迪（Robert Cassidy）和佐治亚大学图书馆期刊馆员钱德拉·杰克逊（Chandra Jackson）。

我很庆幸有非常棒的朋友和家人。他们在整个写作过程中一直支撑着我翱翔：母亲珍妮特·克劳奇（Janet Crouch），令人伤心的是，她没能活到看见这本书最终出版；父亲罗伯特·L.克劳奇（Robert L. Crouch），对大萧条经济情况做了很棒的概述并提出了许多其他建议；儿子瑞安·劳奇（Ryan Crouch）；堂兄约翰和布鲁斯·克劳奇（John and Bruce Crouch）；表妹琳达·卡梅伦（Linda Cameron）；史蒂夫·格利（Steve Gully），戴夫·桑德斯（Dave Saunders）和约翰·斯普拉格（John Sprague）——一个家伙可以交到的3个最好的朋友——与史蒂夫的妻子米歇尔·泰勒（Michelle Taylor）和约翰的妻子金·斯普拉格（Kim Sprague）；劳拉·博登（Laura Borden）；迪娜·伯恩斯坦·霍华德（Dina Bernstein Howard）和她的丈夫爱德华·P.霍华德四世（Edward P. Howard IV，其祖父差点得到了邦德在中航的工作）；总是在背后支持我的利斯

尔·赫尔曼（Leesl Herman）及其儿子山姆（Sam）；托德·齐默尔曼（Todd Zimmerman）；心如纯金的伊丽莎白·麦肯（Elizabeth Macken）；安德鲁·林德布雷德和珍妮弗·麦克法兰（Andrew Lindblade and Jennifer Macfarlane）；汉斯·弗洛林和杰基·亚当斯·弗洛林（Hans Florine and Jackie Adams Florine）；我的冲浪好友西奥·埃米森和他的妻子卡丽（my surfing buddy Theo Emison and his wife，Carrie）；蒂姆和诺拉·杜兰（Tim and Nora Dolan）；莉齐和罗杰·尤德温（Lizzie and Roger Udwin）；埃米莉·利德盖特（Emily Lydgate）；莎伦·多诺万（Sharon Donovan）；埃米莉·布鲁尔；（Emily Brewer）；史蒂夫·约翰逊（Steve Johnson）；罗兰多·加里博蒂（Rolando Garibotti）；洛丽·洛里艾罗（Lori Loriero）；帕特里克·波（Patrick Poe）；安娜·保拉·西奎艾拉（Ana Paula Siquiera）；塞雷娜·劳里和艾伦·贝克（Serena Lourie and Alan Baker）；吉莉安·佩尼坦特（Gillian Penitente）；埃米·西勒斯（Amy Sillers）；戴安娜·桑森（Diana Sanson）；艾米·贝内特（Amy Bennett）；特德·巴克（Ted Barker）；克拉克·阿吉里斯（Clark Argeris）；达嘉·克勒（Darja Koehler）；伊丽莎·莫伦（Eliza Moran）；克劳迪娅·沃尔瑟（Claudia Walther）；史蒂芬和阿普里尔·阿尔瓦雷斯（Stephen and April Alvarez）；拉里·亚当斯（Larry Adams）；马克和苏珊·罗宾逊（Mark and Susan Robinson）；兰迪·莱维特（Randy Leavitt）；吉姆·科普（Jim Cope）；玛丽安·科普（Marian Cope）；萨布丽娜·拉姆（Sabrina Lamb）；罗伯塔·雷伊（Roberta Raye）；莱斯利·罗伯逊（Leslie Robertson）；克里斯汀·赖夫（Kristen Reif）；马克和苏珊·克罗肖（Mark and Susan Croshaw）；巴德和梅尔巴·斯普拉格（Bud and Melba Sprague）；辛迪·马洛特（Cindy Mallot）；我母亲在玛丽蒙特学校（Marymount）的同事及其他朋友，包括多洛雷斯和比尔·波洛克（Dolores and Bill Pollock）、蒂娜·梅西尼奥（Tina Messineo）、海伦娜·希尔（Helena Hill）；帕蒂·斯马特（Patti Smart）、约翰和海蒂·弗罗斯特（John and Heidi Frost）、罗布和谢乐尔

·洛（Rob and Sheryl Lowe）、兰迪和伊登·贾西奥科斯基（Randy and Eden Jasiorkowski）、比尔和米西·麦克法迪恩（Bill and Missy Macfadyen）等；以及所有在我母亲备受病魔煎熬的时候如此不离不弃地与她同在的所有人；金伯利·帕克特（Kimberley Puckett）；肯·拉尔森（Ken Larson）；罗斯和西尔维亚·佩恩（Ross and Sylvia Payne）；安迪·道森（Andy Dawson）；莉莉·韦格特（Lili Weigert）；塔米·欧文斯（Tammy Owens）；贝蒂·沃伊科·格鲁姆（Betty Voyko Groom）；约翰和德布·麦克劳克林（John and Deb McLauchlin）；史蒂夫·布罗菲（Steve Brophy）；布赖恩·科珀史密斯（Brian Coppersmith）；保罗和阿黛尔·斯柯达（Paul and Adele Skoda）；波姆和克里斯蒂·斯柯达（Pom and Kristie Skoda）；弗雷德和辛西娅·斯柯达（Fred and Cynthia Skoda）；维久·马修（Viju Mathew）；瓦莱丽·马丁（Valerie Martin）；埃琳娜·莫利·夏皮罗（Elena Mauli Shapiro）；伊冯和梅林达·乔伊纳德（Yvon and Melinda Chouinard）；道格和克里斯·汤普金斯（Doug and Kris Tompkins）；吉姆·多尼尼和安吉拉·古达克（Jim Donini and Angela Goodacre）；乔安妮·戈德法布（Joanne Goldfarb）。鸣谢名单还在延续，我感谢你们所有人。

最后，但肯定并非最不重要的是，我要感谢蒂娜·拉斯（Tina Rath），帮助把这个项目，和我，带回家园。

---

[1] 这就是陈文宽在香港大撤退时驾驶的那架“DC-2”。

[2] 克拉伦斯·傅，Clarence Fu，音译。——译者注

[3] Wen Liang-yen，音译。——译者注

参考文献

Abend，Hallett. *Chaos in Asia*. New York：Ives Washburn，1939.

——. *My Life in China*：*1926-1941*. New York：Harcourt，Brace，1943.

Allen，Louis. *Burma*：*The Longest War*，*1941-1945*. London：Phoenix Press，1984.

Angle，Chrystal. *Reflections of Chrystal*. Waterbury，CT：Network Communictions，1993.（A self-published memoir by the wife of CNAC pilot Bob Angle，in the collection of Tom Moore.）

The Army Almanac：*A Book of Facts Concerning the Army of the United States*. Washington，DC：U.S. Government Printing Office，1950.

Arnold，H. H. *Global Mission*. New York：Harper and Brothers，1949.

Auden，W. H.，and Christopher Isherwood. *Journey to a War*. London：Faber and Faber，1939.

Augustin，Andreas. *The Most Famous Hotels in the World*：*The Peninsula*，*Hong Kong*，5th ed. Singapore，Vienna，and London：Treasury Publishing，1996.

Background of the Shanghai Troubles. New York Office of Japanese National Committee of the International Chamber of Commerce，1932.

Baker，Barbara，ed. *Shanghai*：*Electric and Lurid City*. Oxford University Press，1998.

Barraclough，Geoffrey，ed. *The Times Concise Atlas of World History*. London：Times Books，1982.

Baxter，Walter. *Look Down in Mercy*. London：Heinemann，1951.

Bayly，Christopher，and Tim Harper. *Forgotten Armies*：*The Fall of British Asia*，*1941-1945*. Cambridge，MA：Belknap Press of Harvard University Press，2006.

Bender，Marylin，and Selig Altschul. *The Chosen Instrument*：*The Rise and Fall of an American Entrepreneur*. New York：Simon and Schuster，1982.

Berg，A. Scott. *Lindbergh*. New York：G. P. Putnam's Sons，1998.

Bickers，Robert. *Empire Made Me*：*An Englishman Adrift in Shanghai*. New York：Columbia University Press，2003.

Bixby，Debbie，"H. M. Bixby Family in China，1934-1938." Privately published pamphlet compiled by Debbie Bixby from her diary and the diary of her daughter Frances，provided to the author by Harold Bixby's second-eldest daughter，Elizabeth "Bo" Bixby.

Bixby，Harold M. "Top Side Ricksha." Unpublished manuscript in the San Francisco Airport Commission Aviation Library，1938.

Bjorge，Dr. Gary J. *Moving the Enemy*：*Operational Art in the Chinese PLA's Huai Hai Campaign*. Leavenworth Paper Number 22. Fort Leavenworth，KS：Combat Studies Institute Press，2004.

Bonavia，Judy，and Richard Hayman. *Yangzi*：*The Yangtze River and the Three Gorges from Source to Sea*. Hong Kong：Odyssey Publications，2004.

Bond，Charles R.，Jr.，and Terry H. Anderson. *A Flying Tiger's Diary*. College Station：Texas A&M University Press，1984.

Bond，William Langhorne. *Wings for an Embattled China*. Edited by James Ellis. Bethlehem，PA：Lehigh University Press，2001.

Borg，Dorothy. *The United States and the Far Eastern Crisis of 1933-1938*. Cambridge，MA：Harvard University Press，1964.

Bowyer，Chaz. *The Encyclopedia of British Military Aircraft*. London：Bison Books，1982.

Boyington，Gregory. *Baa Baa Black Sheep*. New York：Putnam，1958，reissued by Bantam，1977.

——. *Tonya*. New York：Bobbs-Merrill，1960.

Boyle，John Hunter. *China and Japan at War*，*1937-1945*：*The Politics of Collaboration*. Palo Alto，CA：Stanford University Press，1972.

Bradley，James. *Flyboys*：*A True Story of Courage*. New York：Little，Brown，2003.

Brereton，Lieutenant General Lewis H. *The Brereton Diaries*：*3 October 1941-8 May 1945*. New York：William Morrow，1946.

Brewer，James F.，ed. *China Airlift*：*The Hump*. Dallas：Taylor，1980.

Burdsall，Richard，Arthur Emmons，Terris Moore，and Jack Theodore Young. *Men against the Clouds*：*The Conquest of Minya Konka*. New York：Harper and Brothers，1935.

Byrd，Martha. *Chennault*：*Giving Wings to the Tiger*. Tuscaloosa：University of Alabama Press，1987.

Carr，Caleb. *The Devil Soldier*：*The American Soldier of Fortune Who Became a God in China*. New York：Random House，1992.

Chang，Iris. *The Chinese in America*. New York：Penguin，2003.

——. *The Rape of Nanking*. New York：Basic Books，1997.

Chang，Jung，and Jon Halliday. *Mao*：*The Unknown Story*. New York：Alfred A. Knopf，2005.

Chiang Kai-shek. *President Chiang Kai-shek's Selected Speeches and Messages*，*1937-1945*. Taipei，Taiwan：China Cultural Service，1946.

Churchill，Winston S. *The Gathering Storm*. Boston：Houghton Mifflin，1948.

——. *Their Finest Hour*. Boston：Houghton Mifflin，1949.

Clubb，O. Edmund. *Twentieth Century China*. New York：Columbia

University Press，1964.

Coffee，Thomas M. *Hap*：*The Story of the U.S. Air Force and the Man Who Built It*，*General Henry H. “Hap” Arnold*. New York：Viking Press，1982.

Conrad，Barnaby. *Pan Am*：*An Avaition Legend*. Emeryville，CA：Woodford Press，1999.

Cornelius，Wanda，and Thayne Short. *Ding Hao*：*America’s Air War in China 1937-1945*. Gretna，LA：Pelican，1980.

Craven，Wesley Frank，and James Lea Cate，eds. *The Army Air Forces in World War II*. Vol. 1，*Plans and Early Operations*，*January 1939 to August 1942*. University of Chicago Press，1948.

——. *The Army Air Forces in World War II*. Vol. 4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August 1942 to July 1944*. University of Chicago Press，1950.

——. *The Army Air Forces in World War II*. Vol. 5，*The Pacific*：*Matterhorn to Nagasaki*，*June 1944 to August 1945*. University of Chicago Press，1953.

——. *The Army Air Forces in World War II*. Vol. 7，*Services around the World*. University of Chicago Press，1958.

Culbert，Tom，and Andy Dawson. *PanAfrica*：*Across the Sahara in 1941 with Pan Am*. McLean，VA：Paladwr Press，1998.

Curie，Eve. *Journey among Warriors*. New York：Doubleday，

Doran，1943.

Cuthbertson，Ken. *Nobody Said Not to Go*. New York：Faber and Faber，1998.

Dahl，Roald. *Going Solo*. New York：Penguin，1986.

Daley，Robert. *An American Saga*：*Juan Trippe and His Pan Am Empire*. New York：Random House，1980.

Dallek，Robert. *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy*，*1932-1945*. Oxford University Press，1979.

Davies，John Paton，Jr. *Dragon by the Tail*. London：Robson Books，1974.

Dillon，Richard，Thomas Moulin，and Don DeNevi. *High Steel*：*Building the Bridges across San Francisco Bay*. Berkeley，CA：Celestial Arts，1979.

Dong，Stella. *Shanghai*：*Gateway to the Celestial Empire*，*1860-1949*. Hong Kong：FormAsia Books，2003.

——. *Shanghai*：*The Rise and Fall of a Decadent City*. New York：William Morrow，2000.

Dorn，Frank. *The Sino-Japanese War*，*1937-1941*：*From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*. New York：Macmillan，1974.

Dupuy，R. Ernest，and Trevor Dupuy. *The Encyclopedia of Military History*. New York：Harper and Row，1986.

Eltscher，Louis R.，and Edward M. Young. *Curtiss-Wright*：*Greatness and Decline*. New York：Twayne，1988.

Fairbank，John King，and Merle Goldman，*China*：*A New History*. Cambridge，MA：Belknap Press of Harvard University Press，1992.

Farmer，Rhodes. *Shanghai Harvest*：*Three Years in the China War*. London：Museum Press，1945.

Feis，Herbert. *The China Tangle*：*The American Effort in China from Pearl Harbor to the Marshall Mission*. Princeton，NJ：Princeton University Press，1953.

Fenby，Jonathan. *Chiang Kai-shek*：*China's Generalissimo and the Nation He Lost*. New York：Carroll & Graf，2004.

Ferguson，Ted. *Desperate Siege*：*The Battle of Hong Kong*. New York：Doubleday，1980.

Ferrell，Robert H. *American Diplomacy in the Great Depression*：*Hoover-Stimson Foreign Policy*，*1929-1933*. New Haven，CT：Yale University Press，1957.

Finch，Percy. *Shanghai and Beyond*. New York：Charles Scribner's Sons，1953.

Folsom，Kenneth E. "The China National Aviation Corporation，an Affiliated Company of Pan American Airways System."（BA diss.，Princeton University Department of History，1943，copy in the Pan Am Archive in the Richter Library，University of Miami，Box 21，File 1.）

Ford，Daniel. *Flying Tigers*：*Claire Chennault and the American Volunteer Group*. Washington，DC：Smithsonian Institution Press，1991.

Foreign Relations of the United States，*Diplomatic Papers*，*1938*. Vol. 4，*The Far East*. Washington，DC：U.S. Government Printing Office，1955.

Foreign Relations of the United States，*Diplomatic Papers*，*1942*，*China*. Washington，DC：U.S. Government Printing Office，1956.

Foreign Relations of the United States，*Diplomatic Papers*，*1943*，*China*. Washington，DC：U.S. Government Printing Office，1957.

Fraser，George MacDonald. *Quartered Safe Out Here*：*A Recollection of the War in Burma*. Pleasantville，NY：Akadine Press，2001.

Frater，Alexander. *Chasing the Monsoon*. New York：Alfred A. Knopf，1991.

Friedman，Milton，and Anna J. Schwartz. *A Monetary History of the United States*，*1867-1960*，Princeton，NJ：Princeton University Press，1963.

Frillmann，Paul，and Graham Peck. *China*：*The Remembered Life*. Boston：Houghton Mifflin，1968.

Galbraith，John Kenneth. *The Great Crash*：*1929*. Boston：Houghton Mifflin，1954.

Gann，Ernest K. *Fate Is the Hunter*. New York：Simon and Schuster，1961.

——. *Flying Circus*. New York：Macmillan，1974.

——. *Soldier of Fortune*. New York：William Sloane Associates，1954.

Gellhorn，Martha. *The Face of War*. New York：Simon and Schuster，1959.

——. *Travels with Myself and Another*. New York：Putnam，1978.

Genovese，Flight Captain J. Gen. *We Flew without Guns*，Philadelphia and Toronto：John C. Winston，1945.

Glines，Carroll V.，and Wendell F. Moseley. *The Legendary DC-3*. New York：Van Nostrand Reinhold，1959，1965，1979.

Goodwin，Doris Kearns. *No Ordinary Time*：*Franklin and Eleanor Roosevelt*：*The Home Front in World War II*. New York：Simon and Schuster，1994.

Goutiere，Peter. *Himalayan Rogue*：*A Pilot's Odyssey*. Paducah，KY：Turner，1994.

Greenlaw，Olga. *The Lady and the Tigers*：*Remembering the Flying Tigers of World War II*. New York：E. P. Dutton，1943.

Grooch，William Stephen. *Winged Highway*. New York：Longmans，Green，1938.

Hahn，Emily. *China to Me*：*A Partial Autobiography*. Philadelphia：Blakiston，1944.

——. *No Hurry to Get Home*. Seattle：Seal Press，2000.

——. *The Soong Sisters*. Garden City，NY：Garden City Publishing，1941.

Hanks，Fletcher. *Saga of CNAC #53*. Bloomington，IN：AuthorHouse，2004.

Hemingway，Ernest. *Islands in the Stream*. New York：Charles Scribner's Sons，1970.

Hoyt，Edwin P. *Japan's War*. New York：McGraw-Hill，1986.

Hsu Long-hsuen and Chang Ming-kai. *History of the Sino-Japanese War，1937-1945*. Taipei，Taiwan：Chung Wu，1971.

Huxley，Anthony，ed. *Standard Encyclopedia of the World's Mountains*. New York：G. P. Putnam's Sons，1962.

Keane，Fergal. *Road of Bones：The Epic Siege of Kohima*. London：Harper Press，2010.

Kennedy，David M. *Freedom from Fear：The American People in Depression and War，1929-1945*. Oxford University Press，1999.

Koenig，William. *Over the Hump：Airlift to China*. New York：Ballantine Books，1972.

Koginos，Manny T. *The Panay Incident：Prelude to War*. West Lafayette，IN：Purdue University Studies，1967.

La Farge，Oliver. *The Eagle in the Egg*. Cambridge，MA：Houghton

Mifflin，the Riverside Press，1949.

Lam，Robert P. F. *The Hong Kong Album*. Hong Kong：Urban Council，1982.

Lan，Alice，and Betty Hu. *We Flee from Hong Kong*. Grand Rapids，MI：Zondervan，1944.

Lanier，Henry Wysham. *The Far Horizon*：*Twenty Years of Adventure*，*Development*，*and Invention on the New Air Frontier*，*the Life Story of Birger Johnson*. New York：Alfred A. Knopf，1933.

Leary，William M. *The Dragon's Wings*：*The China National Aviation Corporation and the Development of Commercial Aviation in China*. Athens：University of Georgia Press，1976.

Leonard，Royal. *I Flew for China*. New York：Doubleday，Doran，1942.

Levy，Daniel S. *The Life of Shanghai*. Tokyo：Shobido Printing Office，1934.

——. *Two-Gun Cohen*：*A Biography*. New York：St. Martin's Press，1997.

Lindbergh，Anne Morrow. *City of Gold*，*Hour of Lead*. New York：Harcourt Brace Jovanovich，1973.

——. *North to the Orient*. New York：Harcourt Brace，1935.

Liu，F. F. *A Military History of Modern China*：*1924-1949*. Princeton，NJ：Princeton University Press，1956.

Lu，David J. *From Marco Polo Bridge to Pearl Harbor*：*Japan's Entry into World War II*. Washington，DC：Public Affairs Press，1961.

Lyttle，Richard B. *Ernest Hemingway*：*The Life and the Legend*. New York：Atheneum，1992.

Malraux，André. *Man's Fate*. New York：Harrison Smith and Robert Haas，Inc.，1934.

Mason，Daniel. *The Piano Tuner*. New York：Vintage，2002.

Matloff，Maurice. *The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*. Washington，DC：Office of the Chief of Military History，Department of the Army，1959.

Matloff，Maurice，and Edwin M. Snell. *The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1941-1942*. Washington，DC：Office of the Chief of Military History，Department of the Army，1953.

Maugham，W. Somerset. *On a Chinese Screen*. New York：Paragon House，1990（originally published 1922）.

McBride，Donald. "The Wartime Diary of Donald McBride." Unpublished，provided to the author by Donald McBride.

McKenna，Richard. *The Sand Pebbles*. New York：Harper & Row，1962.

Moldrem，LaVerne J. *Tiger Tales*：*An Anecdotal History of the Flying*

Tiger Line. Clearwater，FL：Flying M Press，1996.

Molesworth，Carl. *P-40 Warhawk Aces of the CBI*. Oxford，UK：Osprey，2000.

Moreira，Peter. *Hemingway on the China Front*：*His WWII Spy Mission with Martha Gellhorn*，Dulles，VA：Potomac Books，2006.

Morgenstern，Karl，and Dietmar Plath. *Eurasia Aviation Corporation*：*Junkers & Lufthansa in China 1931-1943*. Munich：GeraMond，2006.

Morgenthau Diary（*China*），Vol. 1 and Vol. 2. Washington，DC：U.S. Government Printing Office，1965.

Morison，Samuel Eliot. *The Oxford History of the American People*，Vol. 3. Oxford University Press，1965.

Morton，Louis. *United States Army in World War II*，*the War in the Pacific*：*The Fall of the Philippines*. Washington，DC：Center of Military History，United States Army，1953.

Natkiel，Richard. *Atlas of 20th Century History*. London：Bison Books，1982.

O’Neil，Paul. *Barnstormers and Speed Kings*. Alexandria，VA：Time-Life Books，1981.

Oong Chao Haun，Brigadier-General. *Forward—China*！Shanghai：China Aero Institute，1932.

Pakula，Hannah. *The Last Empress*：*Madame Chiang Kai-shek and*

the Birth of Modern China. New York：Simon and Schuster，2009.

Payne，Robert. *Chungking Diary*. London：William Heinemann，1945.

Pearcy，Arthur. *Fifty Glorious Years*：*A Pictorial Tribute to the Douglas DC-3*. New York：Orion Books，1985.

Peers，William R.，and Dean Brelis. *Behind the Burma Road*. New York：Avon Books，1963.

Pehrson，E. W.，and C. E. Needham，eds. *Minerals Yearbook*，1942. Washington，DC：Bureau of Mines，1943.

Peissel，Michel. *Tiger for Breakfast*. Sevenoaks，UK：Hodder and Stoughton，1966.

Powell，John B. *My Twenty-five Years in China*. New York：Macmillan，1945.

Rea，George Brownson. *The Highway to Hostilities in the Far East*. Shanghai：Japanese Association in China，1937.

Rees，David. *Harry Dexter White*：*A Study in Paradox*. New York：Coward，McCann and Geoghegan，1973.

Rees，Lawrence. *Horror in the East*. London：BBC Worldwide，2001.

Ristaino，Marcia R. *The Jacquinot Safe Zone*：*Wartime Refugees in Shanghai*. Palo Alto，CA：Stanford University Press，2008.

Roberts，Edith. *Sketches of Nanking*，*Revised and Enlarged Under the Auspices of the Literary Section of the Nanking Woman's Club*. Nanking，China，1933.

Rohwer，Jürgen. *Chronology of the War at Sea*，*1939-1945*：*Naval History of World War Two*. Annapolis，MD：Naval Institute Press，1972.

Romanus，Charles F.，and Riley Sunderland. *The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Mission to China*. Washington，DC：Office of the Chief of Military History，Department of the Army，1953.

——. *The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell's Command Problem*. Washington，DC：Office of the Chief of Military History，Department of the Army，1956.

——. *The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Time Runs Out in CBI*. Washington，DC：Office of the Chief of Military History，Department of the Army，1959.

Rosbert，Camille Joseph. *Flying Tiger Joe's Adventure Cookbook*. Franklin，NC：Grant Poplar Press，1985.

Rosholt，Malcolm. *Flight in the China Airspace*，*1910-1950*. Amherst，WI：Palmer Publications，1984.

Rowan，Roy. *Chasing the Dragon*. Guilford，CT：Lyons Press，2004.

Saint-Exupéry，Antoine de. *Night Flight*. New York：Harcourt Brace，1932.

——. *Wind，Sand and Stars*. New York：Harcourt Brace，1992.

Salisbury，Harrison. *The Long March*. London：Harper and Row，1985.

Samson，Gerald. *The Far East Ablaze*. Sevenoaks，UK：Knole Park Press，1945.

Samson，Jack. *The Flying Tigers*：*The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*. Guilford，CT：Lyons Press，1987.

Scott，Colonel Robert L. *God Is My Co-Pilot*. Garden City，NY：Blue Ribbon Books，1943.

Seagrave，Gordon S. *Burma Surgeon*. New York：W. W. Norton，1943.

Seagrave，Sterling. *The Soong Dynasty*. New York：Harper & Row，1985.

Selle，Earl Albert. *Donald of China*. New York and London：Harper and Brothers，1948.

Sergeant，Harriet. *Shanghai*. London：Johnathan Cape，1991.

Service，John S. *Lost Chance in China*. New York：Random House，1974.

Sevareid，Eric. *Not So Wild a Dream*. Columbia，MO：University of Missouri Press，1995.（First published in 1946.）

Shanghai：*City Guide*. Lonely Planet Publications，2004.

Sherwood，Robert E. *Roosevelt and Hopkins*：*An Intimate History*. New York：Harper and Brothers，1948.

Shilling，Erik. “Destiny：A Flying Tiger’s Rendezvous with Destiny.” Self-published，1993.

Shirer，William L. *The Rise and Fall of the Third Reich*. New York：Simon and Schuster，1959.

Shore，F. M.，ed. *Minerals Yearbook*，1941. Washington，DC：Bureau of Mines，1942.

Simpson，Joe. *Touching the Void*. London：Jonathan Cape，1988.

Slim，Field-Marshall Viscount William. *Defeat into Victory*：*Battling Japan in Burma and India*，*1942-1945*. London：Cassell，1956.

Smith，Felix. *China Pilot*：*Flying for Chennault during the Cold War*. Washington，DC，and London：Smithsonian Institution Press，1995.

Snow，Edgar. *The Battle for Asia*. New York：Random House，1941.

——. *Far Eastern Front*. New York：Harrison Smith and Robert Hass，Inc.，1933.

Snow，Phillip. *The Fall of Hong Kong*. New Haven，CT：Yale University Press，2004.

Spence，Jonathan D. *The Search for Modern China*. New York：W. W. Norton，1990.

Spencer，Otha C. *Flying the Hump*：*Memories of an Air War*. College Station：Texas A&M University Press，1992.

Springweiler，Max. *Pioneer Aviator in China*. Translated by Larry D. Sall. Dallas：CAT Association and the Air America Association，1998.

Stanley，Roy M. *Prelude to Pearl Harbor*. New York：Charles Scribner’s Sons，1982.

Starks，Richard，and Miriam Murcutt. *Lost in Tibet*：*The Untold Story of Five American Airmen*，*a Doomed Plane*，*and the Will to Survive*. Guilford，CT：Lyons Press，2004.

Stettinius，Edward R. *Lend-Lease*：*Weapon for Victory*. New York：Macmillan，1944.

Stilwell，General Joseph W. *The Stilwell Papers*. Edited by Theodore H. White. New York：Sloane Associates，1948.

Stimson，Henry L.，and McGeorge Bundy. *On Active Service*. New York：Harper and Brothers，1947.

Taleb，Nassim. *Fooled by Randomness*. New York：Random House，2008.

Taylor，Jay. *The Generalissimo*：*Chiang Kai-shek and the Struggle for Modern China*. Cambridge，MA：Belknap Press of Harvard University Press，2009.

Terkel，Studs. *Hard Times*. New York：Avon，1971.

Theroux，Paul. *Sailing through China*. Boston：Houghton Mifflin，

1983.

Thomas，Gould H. *An American in China，1936-1939*. New York：Greatrix Press，2004.

Tolley，Kemp. *Yangtze Patrol*：*The U.S. Navy in China*. Annapolis，MD：United States Naval Institute Press，1971.

Tuchman，Barbara. *Stilwell and the American Experience in China，1911-1945*. New York：Macmillan，1970.

Tunner，William H. *Over the Hump*. New York：Duell，Sloan，Pearce，1964.

Tyson Li，Laura. *Madame Chiang Kai-shek*：*China's Eternal First Lady*. New York：Atlantic Monthly Press，2006.

Vaughn，Charles S. "The China Memoirs of Charles S. （Chillie） Vaughn." Unpublished manuscript written in 1978-79，provided to the author by Nancy Allison Wright.

Webster，Donovan. *The Burma Road*. New York：Farrar，Straus，and Giroux，2003.

Wei，Betty Peh-T'i. *Old Shanghai*. Oxford University Press，1993.

——. *Shanghai*：*Crucible of Modern China*. Oxford University Press，1987.

White，Colonel Edwin Lee. *Ten Thousand Tons by Christmas*. New York：Vantage Press，1970.

White，Theodore H. *In Search of History*. New York：Harper and Row，1978.

White，Theodore，and Annalee Jacoby. *Thunder out of China*. William Morrow，1946，

Willett，Robert L. “An Airline at War：Pan Am’s China National Aviation Corporation and Its Men，” Self-published，2008.

Wiltshire，Trea. *Hong Kong*：*Pages from the Past*. Hong Kong：FormAsia Books，2003.

Winchester，Simon. *A Crack at the Edge of the World*. New York：HarperCollins，2005.

——. *The Man Who Loved China*. New York：HarperCollins，2008.

——. *The River at the Center of the World*. New York：Henry Holt，1996.

Wings over Asia. Vol. 1，*A Brief History of the China National Aviation Corporation*. China National Aviation Association Foundation，1971.

Wings over Asia. Vol. 2，*A Brief History of the China National Aviation Corporation*. China National Aviation Association Foundation，1972.

Wings over Asia. Vol. 3，*A Brief History of the China National Aviation Corporation*. China National Aviation Association Foundation，1975.

Wings over Asia. Vol. 4，*Memories of C.N.A.C.* China National Aviation Association Foundation，1976.

Wu Liang. *Old Shanghai*：*A Lost Age*. Beijing：Foreign Languages Press，2001.

Young，Arthur N. *China and the Helping Hand*，*1937-1945*. Cambridge，MA：Harvard University Press，1963.

——. *China's Wartime Finance and Inflation*，*1937-1945*. Cambridge，MA：Harvard University Press，1965.

——. *Cycle of Cathay*：*A Historical Perspective*. Vista，CA：Ibis，1996.

注释

缩写词表

AFHRA=Air Force Historical Research Agency，Maxwell Air Force Base，Alabama（空军历史研究部，阿拉巴马州，马克斯韦尔空军基地）

ANY=Arthur N.Young Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（ 亚瑟·N.杨的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）

C&C I=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*， Vol.1，*Plans and Early Operations*，*January* 1939 *to August* 1942 （韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，计划和早期行动，1939年1月至1942年8月》，第1卷）

C&C IV=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*， Vol.4，*The Pacific*：*Guadalcanal to Saipan*，*August* 1942 *to July* 1944（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：瓜达尔卡纳尔岛到塞班岛，1942年8月至1944年7月》，第4卷）

C&C V=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army*

Air Forces in World War II， Vol.5，*The Pacific*：*Matterhorn to Nagasaki*，*June 1944 to August 1945*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，太平洋地区：马塔角到长崎，1944年6月至1945年8月》，第5卷）

C&C VII=Wesley Frank Craven and James Lea Cate，eds.，*The Army Air Forces in World War II*， Vol.7，*Services around the World*（韦斯利·弗兰克·克雷文和詹姆斯·李·凯特主编，《二战中的陆军航空队，环球服务》，第7卷）

CWR=*The China Weekly Review*（《中国评论周刊》）

FRUS=Foreign Relations of the United States（美国对外关系）

LBC=Lauchlin B.Currie Papers，the Hoover Institution Archive，Stanford University（劳克林·柯里的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）

NAW=The private collection of Nancy Allison Wright（南希·艾利森·赖特私人收藏）

NYT=*New York Times*（《纽约时报》）

PAA=Pan American World Airways Inc.Records，Special Collections Division，University of Miami Libraries（泛美航空公司的记录，特藏部，迈阿密大学图书馆）

R&S I=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*China-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Mission to China*（查尔斯·F.罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威在中国的使命》）

R&S II=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Stilwell’s Command Problem*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，二战中的美国陆军，中缅印战区：史迪威的指挥问题）

R&S III=Charles F.Romanus and Riley Sunderland，*The United States Army in World War II*，*Ch ina-Burma-India Theater*：*Times Runs Out in the C.B.I.*（查尔斯·F·罗曼纳斯和赖利·森德兰，《二战中的美国陆军，中缅印战区：中缅印没有时间了》）

Strategic Planning，*1941-1942*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1941-1942*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1941年～1942年》）

Strategic Planning，*1943-1944*=Maurice Matloff and Edwin M.Snell，*The United States Army in World War II*：*The War Department*：*Strategic Planning for Coalition Warfare*，*1943-1944*（莫里斯·马特洛夫和埃德温·M·斯内尔，《二战中的美军：战争部：为联合作战所做的战略规划，1943年～1944年》）

SCMP=*South China Morning Post*（《南华早报》）

SDASM=San Diego Air & Space Museum（圣地亚哥航空航天博物馆）

SKH=Stanley K.Hornbeck Papers，the Hoover Institute，Stanford University（斯坦利·K·霍恩贝克的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）

SWM=The private collection of Shirley Wilke Mosley（雪莉·威尔克·莫斯利的私人收藏）

WLB=William Langhorne Bond Papers，the Hoover Institute，Stanford University（威廉·兰霍恩·邦德的文章，胡佛研究所档案馆，斯坦福大学）

索引

Ah Shaw，317，319

Air France，222

airplanes

A-36A fighter-bombers，335

B-17s，280

B-25s，272，273，282-83，358

B-29s，352，353

Beechcraft Model 18，263

Breguet 14，46

C-46s，268n，329，332，335，373

C-47s，280，325，358，359，363，373

C-53s，280，291，293，305-6，311，327，333

C-54s，378

C-87s，268n，332

C-119s，387

Consolidated Commodores，176，179，180，182-85，198

Curtiss Condor biplanes，225-26，237，238，244

Curtiss-Wright R-1820 G103 Cyclone engines，244n，265

de Havilland Dragon Rapide，198

Douglas DC-2s，73-74，77，85，92，93，95，103，145，150，153-54，172，173-75，179，180-81，196，197-98，206-7，217，223，224，242，243，263

DC-2 number 24 （*Nanking*），236-37，238，239

DC-2 number 26 （*Chengtu*），236-37，238

DC-2 number 31 （*Chungshan*），237，241，246，247，252-53，254，264n，291

DC-2 number 32 （*Kweilin*），155-67，168，211

DC-2 number 39 （*Chungking*），211-12，218-20

Hong Kong DC-2，103-4，105，109，111，112-14

Douglas “DC-2½”，230-31，237，246，265，266，300，450-51n228-231

Douglas DC-3s，102，196，212，222，224，227，231，233，

234，242，249，250-51，254，264-65，268，274，280，288，296，300，311，332，372

DC-3 number 41 （*Chiating*；Noodle Strainer），212，237，241，243-44，246，255，261，265-67，270

DC-3 number 46 （*Omei*；“French DC-3”；“DC-2½”），222-23，228-31，237，241，246，247，264n，265，266，300

DC-3 number 47，237，241，245，250-52

Douglas DC-4s，329，378

Douglas Dolphin amphibians，65，77

Hong Kong Clipper，102，235，237-38，239

Hurricanes，270

Junkers 52s，109，116，166，177，237，238

Ki-36 bombers，238

L2D “Tabby” transports，372-73

Loening Air Yachts，29-30，38，41，51，58，61，77，198，371

Martin M-130s，80-81

China Clipper，80-81

Hawaii Clipper，81

Philippine Clipper，81，102

Nakajima Ki-27s “Nate” pursuit planes，238

Nakajima Ki-43 Hayabusas （“Oscar”），293n，334

P-40s，227，232，263，264，270，293

PBY Catalina amphibian，387

S-38 amphibians，39，50-52，57，58-60，61，62-63，65

Sikorsky S-42，102，235，237-38，239

Spirit of St. Louis，34

Stinson Detroiter monoplanes，32，38，41，44，45，46-47，68，69，77，198

“Tin Goose” Ford Trimotors，77，224

“Zeros，”293n

air raid attacks

on Calcutta，297

on Chungking，173，196，197-202，218

on Hankow，147-48，153-54

on Hong Kong，235，237-38，239，240，242，244-45，249

on Pearl Harbor，236-37，257

Air Transport Command，U.S.，268n，299，329，332，358，362，363

Allen，Doctor，203-5

Allison，Ernest “Allie，” 28-29，73，81-82，220，281n

and Chengtu flights，40-49，56-57

death of，390

and Hankow evacuation，177，181

in later years，389-90

as operations manager，68，74，77，376

and outbreak of war，92，95-96，103-4，108

and Pan Am crashes，58，61

and Route Two，32，33

American Volunteer Group （AVG），221，227，232，257，264，270

and CNAC，263，264，272，314

disbanded，287-88

as Flying Tigers，232n，263，264

and U.S. Army Air Corps，281，287-88

Anglin，Sam，333-34

Army，U.S.

and airlift into China，227

“Dixie Mission” of，355

and tungsten，292

Army Air Corps，U.S.，278-80，351

and AVG，281，287-88

and China airlift，268n，278-80，281-84，286，289-90，299，303，314，329，331-32，342，351，362-63

incompetence of，105n，280-81，282-84，285，287-88，289，293-94，326，327，336

India-China Wing，268n，299，329，331-32，336，342

and night flying，335-36

pilot recruitment by，287，288

slow to pay its bills，294-95，342

Tenth Air Force，281，289，299

and Tokyo bombing，272-73，274

Arnold，Henry Harley “Hap，” 268，278-80，281，284，331

Assam，India，CNAC personnel in，295-98，322

Astor，Lady Nancy [Langhorne]，16n

Austin，Warren Robinson，277

Australia，Japanese threat to，267

aviation

potential of，4，11

and stock market crash，12-13

Aviation Corporation，11

Bank of China，248，303-4，343

Bataan Peninsula，264，272

Beaumont，John，137

Berlin airlift，386

Birch，John，273

Bissell，Clayton L.，281-82，283-84，285，286，287

Bixby，Debbie，61，69，81，97，103，388

Bixby，Harold M.，33-35，69，81-82，127，223

and air crashes，58，60，63

and airmail contracts，37，38，40，48-49，50，52，56，81

and attempts to reinstate Pan Am’s interest in CNAC （1937），104-6，115，116-19，136

and Bond’s career，40，55，68，106，190，205-6，208，210，227，356，378-79

and Bond’s wedding，71，73

on Canton-Shanghai flight （Route 3），51-52

and CNAC dissolution，381-82

and CNAC staff，74

and contract renewal，195

correspondence with Bond，152-53，196-97，256，267，285，286，357，366

death of，388

and Hong Kong DC-2，109，112-14

and Hong Kong operations，145

in later years，388

move to Philippines，143-44，146

negotiations with Chinese，35，37-38，40，45，52-54，55-56，136

and passenger flights，57，58

and Philippine landing rights，80-81

on Shanghai-Hankow-Chengtu flight，41-43，45，47-49

and war，84，90，92，93，95，96-97，98-99，104-9，115-18，272，287

Bolivia，tin from，292

Bond，Alan （brother），15，70

Bond，Katharine Dunlop “Kitsi” （wife）

and Bond’s health，193，194，209-10

Bondy’s letters to，107-8，115，124-25，132，135，143，160，186，255-56

and Bondy’s work，97，99，101，102，116，197，205，216，220，390

children of，84，85，86，232，262，361

death of，392

family background of，66

fears of，169-70，217

in Hong Kong，146，152，212，215-16

in later years，390-92

marriage of Bondy and，70-72，390

post-war return to Shanghai，379

and pregnancy，82，221，227，231，232

returning home，220-21

romance with Bondy，65-70

socializing，81-82，284

travel to Manila，217

Bond，Langhorne McCook （son），169，209，213，217，220，262，361，379

birth of，84，85，86

education and career，391-92

and FAA，388-89，392

travel to Hong Kong，212，214

Bond，Mary Langhorne （mother），15，65，86

Bond，Thomas Baker （father），15-16

Bond，Thomas Dunlop （son），232，262，360，379，391

Bond，William Langhorne

accomplishments of，85-86，342，361，370，384-85

aging，302-3

arrival in China （1931），7-10，25-26

birth and childhood of，16

career change of，12，14，85

China’s needs as focus of，99-101，108，114，206，220，357

Chinese respected by，28

and CNAC，*see* China National Aviation Corporation

in construction work，10-11，16-18

and contract renewal，348-49，357，361-62，365-66，370

death of，392

family background of，15-16

family of，84-86，108，116，146，169-70，193，197，232-33，262，284，361，379，385，390

“Freight Service into China” memo of，227-28，231-32，267-68，278，280，385-86

health problems of，152，170-71，205，206，209-10，212-13，227，254，256，336，356-57，366，375，378

as irreplaceable，205-6，210-11

and *Kweilin* incident，159-67

in later years，390-92

loyalty of，99，108，191，220，344，370

peace plans of，342-43

and political connections，33，134，147，151，190-93，194-95，210，390

professional goals of，146

promotions for，68，143-46，378-79

rethinking his trust in China，346-49，361-62

vacations taken by，64-65，85-86，153

and war with Japan，*see* Sino-Japanese war

wife of，*see* Bond，Katharine Dunlop “Kitsi”（wife）

in World War I，17

and World War II，342，385

Boxer Protocol（1901），89

Boxers（Fists of Righteous Harmony），22

Britain

and appeasement，170，262

and Burma Road，215，216

default on gold payments，31

Hong Kong as colony of，19n，53，81，113，145

India as colony of，22，263-64，275，285

Japanese attack on，236

and Lend-Lease，355

and Opium Wars，19n，21

and Shanghai，21

treaties with China，21-22

war aims in Asia，275

and World War II，170，208，216，236，245，262，339-40

Burma

Allied forces in，270，273，285，300，327-28，335，338，351，362；map，*341*

fighting for control of，338-39，353，357

and Flying Tigers，232，263，264

Japanese invasion of，264，267，268，270，273，276；map，*271*

Japanese threat to，232，263

Myitkyina airfield，223-24，231，233

proposed freight service to China from，234

reconnaissance flights in and over，223-24，233-34

Burma Road，214-15，223，227，229，263，267-68，329

British closing of，215，216

Burma-Yunnan airlift，hopes for，225，227

Burma-Yunnan border，*see* Three Gorges country

Butterfield & Swire，127，128

Calcutta，297，298，322，323

Bank of China in，303-4

CNAC facilities and services in，263-64，267，269，270，273，274，279，288，296，297，298，366-67，370

famine in，332，333

Moon Chin in，374-75

off-duty life in，322-24，326，359

Calcutta-Myitkyina-Chungking route，223，263-64

Caniff，Milton，246n

Canton，199，280，381

air service to，38，52-53，56-63，74

Japanese takeover of，173，188

Japanese threat to，170

Madame Sun Yat-Sen’s radio message from，167

mail delivery contract to，51-52

trade conducted through，19

Canton Air Force，83，85

Carlisle，Lady，57，59

Central Air Transport Company （CATC），330，372-76，387

Chamberlain，Neville，170，216

Chang，P. L.，224n

Chang Hseuh-liang “the Young Marshall，”82-84

Chang Kia-ngau，Kuomintang Minister of Communications，118，159-61，163，171，176，178，189

Chang Wei-chang，159

Chapelain，A. M.，41，42，43，47，95

Chen，Frieda （Chinn），256n

Chen，Hugh，460-61n270

and Hankow evacuation，176，179，180，181-82，186

and World War II，384

Chen，K. P.，248

Chen，T. T.，237-38，256n

Chengtu

air service to，39-40，41，44-49，57，116，144

Generalissimo’s mistaken flight to，329

Chennault，Claire Lee

air-offensive plan of，328，331

air-warning net designed by，150，200，220

and American Volunteer Group （AVG），221，227，232，257，263，264，265，272，281，287-88，314

and CAT，375，389

and Chinese Air Force，118，148-49，197，232，353

and CNAC，381-83

death of，389

and General Bissell，281-82

and Japanese offensive，353

stunt flying，252

Chiang Ching-kuo，the Generalissimo’s son，330，344-45

Chiang Kai-shek

and air-offensive plan，328-31

anti-Communism of，24-25，39，82-84，275，352，369-70

Bond’s meeting with，192-93

capitulations to Japan，82-84，92

and Chinese Army，275，286，337-38，353，355，357

and Chinese economy，290，338

and civil war，368-70，376，378，379，380

and CNAC，13，39

and Hankow evacuation，180-82，185

and Japanese attacks，92-93，145

and Manchurian Incident，31-32

and Nanking evacuation，136

and Nationalist government，13，24，25，31，84，119，189

north China sacrificed by，54

and Roosevelt administration，277，284-85，338，353，355-56

and Sian kidnapping （1936），83-84，92，189，193，420n82

and Soong Mei-ling （Madame Chiang），24，33，83，191，329-31

in Szechwan Province，144，199

and T. V. Soong，343-44

and unending war，186，195

and U.S. policies，337，356

war aims of，275，338，353，355

Chin，Elsie，79-80，252

Chin，Moon Fun，77-80，224-25

and AVG，263

birth and early years of，77-79

and CATC，372-75，387

and DC-3 qualification，460-61n270

and Elsie，79-80，252

and escaping Chungking，198

and Hankow evacuation，180，181-86

and Hong Kong evacuation，241，246，247，248-49，252-55

in later years，387，437n172

and loyalty，374

and Myitkyina evacuation，273-74

postwar flying of，371-72

and reunions，387

and Route One，116

and U.S. Army Air Corps，280

and World War II，239-40，384

China

aerial navigation in，46，56

airfreighting supplies into，225，226-28，231，234，267-68，277-80，292，299-300，314，342，351，385

airline needed by，123，290

airmail service for，37，38，40，41-43，48-49，50-52，55，56，135

air-warning net of，150，175，200，217

antiforeign elements in，54，83

Bond’s loyalty to，99-101，107-8，114，206，220，357

Christian missionaries in，21，22

civil war in，368-70，376，378，379-80，381-82；map，*377*

and Communism，*see* Chinese Communist Party

currency of，93，150-51，224，376，378

Curtiss-Wright’s investment in，13

disease in，111-12，206

disunity in，54-55，189，356

economic disorder in，93，150，224，290-92，299，303-4，352，366-67，376，378

extraterritoriality in，22

foreign incursions into，4，13-14，21

foreign partnerships with，123，145

foreign trade in，8，19，21

foreign treaties with，21-22，35

fuel shortages in，151-52，215

and gold，290-91，303-4，366-67

and Hong Kong，114

and Japan，*see* Japan；Sino-Japanese war

Kuomintang in，*see* Kuomintang

Lend-Lease to，226-27，234，284-85，287，289，293，294-95，353，355，358，391

lifelines of，214-15，263，276

map，*xxii-xxiii*

mercury supplies in，294，300，386

most-favored nation clauses with，35，39，53，55，81

Nationalist，*see* Nationalist China

as police state，346，356

postwar domestic aviation in，375-76，385

postwar planning for，343，368-70

profitability for air travel in，40

strategic value of，357

unification of，40，84，293，342，385

U.S. loans to，194-95，227

and U.S. policy，228，337

war aims of，277，292-93

warlords in，23，39，48，189，353

weather problems in，56-58，60

and the will to resist，99-100，118，123，135

China Airways Federal，36

China National Aviation Corporation （CNAC）

and airmail service，37，38，40，41-43，48-49，50-52，55，56

and AVG，263，264，272，314

and black market，290-91，303-4

Bond as operations manager of，28，143-44

Bond’s determination for success of，18，99

Bond’s loyalty to，107-8，164，220

and China airlift，281-82，286，289-90，296，299-303，314，332，342，351，370，385-86

as Chinese airline，53，55，92，117，145，164，289

and contract renewal，194-95，205，342，348-49，357，361-62，365-66，370

creation of，25

and Curtiss-Wright，13，25，34，35，36，37

dissolution of，381-83，385

employees of，74，85，242-43，326，370，384

expansion of，30-31，224，302-3，313-14，325-26，343，370

fuel transport for，151-52

and Hong Kong evacuation，240-58，261

managing directorship of，262-63，269

and Nationalist government，13，26，39，48，115

night flying，168-69，170，172-76，180-82，185，257，335

and Pan Am，35，36-38，40，52-53，55-56，60，85，92，98-101，103-9，144，145，146，163-64，192，228，348-49，362，370，382-83，385

passenger runs，57-60，74

pilots of，74，77，79，85，108，225，239，247，256，257-58，287，288，295，303-4，313-14，326，333，374，386，460-61n270

postwar conditions in，370-71，375-76

profitability of，40，85，144，192，226，233，295，378

reunions of，387，389

Route One （Shanghai-Hankow-Chungking-Chengtu），30，32，38，40，55，60，90，116

Route Two （Shanghai/Nanking-Tientsin/Peiping），32-33，38，55，60，77，79，113，119

Route Three （Shanghai-Canton），37，38-40，52，53，55，56，113

sale to Chinese government，370，382

and service to Shanghai，31-32，126-27

and Sino-Japanese war，90，92-93，95-97，98，103-8，116-19，121-24

steady service of，228，233，246，257，262，264，270，285，289-90，332，336

transpacific flights of，378，385

transporting currency，93，95，150-51，224，270，299，303-4，352

and World War II，236-39，250，261-62，339-40，342，358，385

Chindit brigade，327-28，339，340，350，351

Chin dynasty，collapse of，4，189

Chinese Air Force，91，117

and Aviation Commission，85

Chennault as advisor to，118，148-49，197，232，353

and Colonel Lam Whi-shing，84-85，92-93，103，105，116，121

fatal mistakes of，336

Chinese Army

CNAC airdrops to，285，286，339

collapses of，133，145，188，273，353，356，379-80

reform of，328

in Shanghai，32，92，93，96，107，120-21，125-27

and World War II，337-39，353，355

Chinese Communist Party

Chiang’s opposition to，24-25，39，82-84，352

and civil war，369-70，376，378，379-80，381-82；map，*377*

and “Long March，” 82

and Mao，24，82，189，290，381

Nationalist opposition to，24-25，39，54，342，368

and People’s Liberation Army（PLA），376，378，379-80，381-82

and People’s Republic of China，381

political control taken by，368-69，376，378

and United Front，186，189，277

and U.S. arms，355

war aims of，292-93

Chinese Exclusion Laws （U.S.），78

Chinn，Harold，460-61n270

Chinn，Paul，224，225，256n

Chon En-lai，83，369

Chuan，“Big，” 45-46

Chungking

air service to，29，30，39-41，43-49，57，116，144，156，214，223

air-warning net in，217

and black market，291-92

Bond in，163-65，171，196，233，285，287-89，291，294，336，344-48

flying “hot money” from，151

fuel shipments to，152，215

government move to，144，188-89

and Hankow evacuation，172-74，176，180-82，185-86

and Hong Kong evacuation，238，243，248，250-55，261

inception of night flying from Hong Kong to，168-70

Japanese attacks on，197-203，206-8，217-18，228

and Japanese trade，352

as unassailable，186

Chungking-Calcutta route，263-64，270

Chungking-Hong Kong route，126

Chungking-Rangoon route，212，223

Churchill，Winston，216

CIA （Central Intelligence Agency），389

Civil Air Transport （CAT），375，389

Clark，Anne Covington，66-67，69，71

Clark-Kerr，Sir Archibald，255

Corregidor，surrender of，278

Crete，troops parachuted into，231

Crouch，Reginald，435n167

Crouch，Robert Lucas，435n167

Currie，Lauchlin，226，227，231，232，234，268，284

Curtiss Aeroplane and Motor Company，10，11，12

Curtiss-Caproni，12，13

Curtiss-Wright Corporation，12-13，85

and CNAC，13，25，34，35，36，37

racial prejudice in，14

and Sun Fo，135

Curtiss-Wright Flying School，79

Dai Enkai，63，84，138

Dai Li，83

Dalai Lama，54

Dayno （headman），316，319

“December Ninthers，” 82

Deng Xiaoping，380

Dinjan，233-34，269，273，279，282

Japanese attacks on，293，335

off-duty life in，300，322

Donald，William Henry

and Bond’s efforts to reinstate Pan Am’s interest in CNAC （1937），135，136，228

and Chiang’s abduction，83，84

and Hankow evacuation，181

and Lam’s replacement，137，191

as Madame Chiang’s advisor，83，134，190-91，193，196

Doolittle，James H.，272-73，274，283

Dorn，Frank，292

Dorrence，Pete，178-79

Douglas，Donald，229

Douglas Aircraft，51，212，222-23，229，230，231，314

Dunlop，Katharine “Kitsi，” *see* Bond，Katharine Dunlop “Kitsi”（wife）

Durdin，F. Tillman，200，201

Eastern Air Lines，11

Ehmer，Bill，56，57，59

Elmer （The Bear），324-25，364

Empress of Japan，7，65-67

Enterprise （aircraft carrier），272

Eurasia Aviation Corporation

and Chungking service，214

competition with，52，189

creation of，25

and fall of Hankow，177，189

and Hong Kong evacuation，237，238，245

Hong Kong-Hankow route，109，116，168

and Hong Kong service，163，166

name change to CATC，330n

night flying by，168，177

see also Central Air Transport Company （CATC）

FAA （Federal Aviation Administration），388-89，392

Federal Express，389n

Fitzsimmons，Alfred，179

Flying Tiger Line，389

Flying Tigers，*see* American Volunteer Group （AVG）

Formosa （Taiwan）

and domestic aviation industry，385

Japanese control of，38n

Nationalist Chinese move to，381，382

Foshing Airlines，387

Fox，Emmanuel，247，248

Fox，Jimmy，296，297，300-302

France

and Japanese access to Indochina，216，232

and Shanghai，21

treaties with China，21-22

Vichy government of，216，222，232

war matériel shipments suspended by，215

and World War II，208，222，262，358

Free China，*see* China

Gast，Robert，56，61-62，63

Gauss，Clarence E.，104n，122，274，277，292，343

Germany

Berlin airlift，386

economy of，3

Nazi Party in，3，168

surrender of，362

and Tripartate Pact，216

and World War II，167-68，196，208，214，226，231，352，358，362

Gertrude Maersk，39，50

Gibson，Charles Dana，15n

Gibson，Irene Langhorne，15n

Goutiere，Pete

and buddies’ deaths，301-2，333，334-35，364

in Calcutta，295-98，323-24

flying “the Hump，” 300，301-2，367

in later years，388-89

and Pan Am-Africa，295，304，323，324

promotion of，333

Great Britain，*see* Britain

Great Depression，34，86，99，102，214

Great War，*see* World War I

Grew，Joseph，166

Grooch，William Stephen

and crashes，62-63

and Pan Am，51，53，55

return to U.S.，63

and Route Three，56，57，58，61

and wife’s suicide，61，65

Guam

flying-boat base on，80

Japanese takeover of，257

Guam（warship），177

Hammell，Charles Ridgley

crash and survival of，304-12，315-20，321，334，363，389

and Elmer （bear），324-25，364

fatal crash of，363-64

promotion of，333

Hangchow Bay，Japanese attacks on，125，133，145

Hankow，116-18

air raids on，147-49，153-54

air service to，29，30，41-42，109，116，136，168

anti-Japanese resistance in，147

boat service to and from，118，134-36

evacuation of，171，172-87

interim capital in，144，159-62

Japanese takeover of，185-87，188，189，256

Japanese threats to，149-50，153-54，170，180，182，185

refugees in，149，177

Hardin，Thomas O.，336

Harriman，Averell，268

Havelick，Frank，74

Haynie，Troy，236，239

Henyang，41，147，148

Higgs，Frank，246，247，248，254，255

Hirohito，Emperor，90，148，187

Hiroshima，atomic bomb dropped on，367

Hitler，Adolf，3，17，167-68，196，267，278，352，358，362

Ho，Molin，190

Ho Chi-wu，26-27，138

Honan Province，332-33

Hong Kong

air service to，52，53，109，116，126-27，163，166，168，186，212，223

British administration of，19n，53，81，113，145

Chinese currency produced in，224

CNAC base of operations in，145-46，381

evacuation of，240-58，261

Japanese attacks on，235-40，244-45，249，262

landing rights in，53，80，81，114

night flying to，168-69，170

and Sino-Japanese war，107

surrender of，264

tungsten shipments to，226

Hong Xiuquan，21

Hooghly River，280

Hopkins，Harry，278，328

Hornbeck，Stanley K.，85，90，231，284

Hornet（aircraft carrier），272

Howard，Edward P.，55

Huang，George，302

Huang，K. C.，37，52，55-56，59-60，63，118

Hughes，Howard，418n65

Hull，Cordell，166，216

“Hump，the”

and black-market profiteering，303-4

and CNAC，282，286，289-90，296，299-303，314，332，351，370，385-86

defined，282

hardest flying in the world over，300，313，358

Japanese attacks on planes over，335

Rosbert-Hammell crash and survival，304-12，315-20

and strategic airlift，385-86

tactical advantage of，328

and U.S. Army Air Corps，268n，283，289-90，299，303，314，329，331-32，362-63

and World War II，338，339-40，342，351，356，357-58

see also China，airfreighting supplies into

Hurley，Patrick，355

Hwang Chi，219，220

Idzumo，95，96

India

air bases in，353

air service to，233

air-warning net in，293

as British colony，22，263-64，275，285

building air facilities in，269

Calcutta，*see* Calcutta

Chinese Army in，338

CNAC in Assam，295-98

Japanese threat to，267，339-40

starvation in，332，333

India-Burma theater，356

India-China routes，223，263-64，268，289-90，299-300，331-32，336，358

Indochina

French administration of，21，216，232

Japanese bases in，216-17，223，225，232

Indonesian Air Force，390

Intercontinent Aviation，36

Italy，and World War II，216，337

Jacquinot de Besange，Father Robert，126

Japan

air offensive against，328

anti-Japanese propaganda in China，54，55

assets frozen by U.S.，232

atomic bombs dropped on，367

attacks on China （1937），*see* Sino-Japanese war

Chiang’s capitulations to，82-84

factions within，346-47

Formosa controlled by，38n

Great Wall breached by，39

Imperial Navy of，90-93

the Imperial Way in，3-4

and International Settlement，90

invasion of Burma，264，267，268，270，273，276；map，*271*

and Korea，22

Kwantung Army，31，32，35，82，90

and *Kweilin* incident，155-67，168，211

and Manchuria/Manchukuo，32，123

military strength of，92，95，186

modernization of，22-23

occupations and invasions （through 1938），map，*94*

Operation Ichigo （1944-1945），map，*354*

surrender of，367，368，370，371，385

threats from，82-84，89-90，116，123

trade with China，352，356

treaty rights in China，22

U.S. ship *Panay* sunk by，136-37，160，161，164，177

U.S. supplies to，167，212，216，372

war declared on U.S. and Britain by，236

world power ambitions of，22，292

and World War II，216，236，338-40，342，347，350，351，352-53，355-56，357，362，385

Japan-China war，*see* Sino-Japanese war

Jarrell，Hank，134，137，177

Johnson，Nelson T.，116，160-61，162，163，205

Johnson，Russell，300-302

Jouett，Jack，421n93

Joyce，James，17

Joy Thom，77，116，198，203-4，224-25

Just，Eric，74，181

Kachin tribesmen，350

Kao，Alfred，345，348

Kengelbacher，Karl，427n128-30

Kent，Walter “Foxie，” 218-20，283

Kessler，Pop，246，247

Keystone Aircraft，12

King，Ernest J.，277

Korea，22

Kowloon

British administration of，19n

Japanese attacks on，244

Japanese occupation of，255

Kung，H. H.，33，117，119n，136，163-64，189，228，265，331

and Bank of China，343

and finance ministry，194，211n，225，290-91

leaving China，349

wife of，*see* Soong Ai-ling

Kung，Louis，349

Kung Wo，134-35，165

Kunming

flights in and out of，217-21，223，234，270，375

Flying Tigers in，263，264

Kunming-Indochina railway line，214，215

Kuomintang，24，25，228

anti-Communist stance of，54，342，368，369

antiforeigner stance of，145

and antigovernment riots，82-83，333

Aviation Commission，85，124，134，178，330

Blue Shirt Society （Gestapo），83，348，353
corrupt officials of，332-33，342，348，356
government positions in，117
political maneuvering within，343-48
in Szechwan Province，48，144，188-89，199
war propaganda from，276-77，337，356
see also Nationalist China
Kweilin incident，155-67，168，211
Lam Whi-shing，84-85
Bond’s meetings with，85，109-11，137，138-39
and CATC，375
and Chinese Air Force，85，92-93，103，105，116，121
and Chungking-Hong Kong route，126
English transliteration of name，420-21n84
and Hong Kong DC-2，103-4，105，109，111，112-14
and Pan Am/CNAC，103，105，121，136，138，144
replacement of，137-39

Lane，James “Skippy，” 298

Lax，Captain，318-20

League of Nations，17，31

LeBreton，David McDougal，161-62

Lee，K. C.，331

Leland，Gordon，283

Leonard，Royal，84，229

and Hankow evacuation，172-75，180，181

and Kunming flights，217

Li Ching-tsung，189

Lieu Chung-chuan，155，157-58

Lindbergh，Charles A.，10-11，29，34，79，86

Lissanevitch，Boris，323

Liu，C. Y.，381

Liu Biao，378

Liu Chai-sung，165

Liu Hsiang，40，44-46，48，54，144，188，189

Liu Wen-wei，48，54

Li Wong，305-7

Loesser，Frank，418n65

Loh，Joe，155，157

London，air routes to，214

Long Yun，189，215

Luce，Henry，191

Lufthansa，and Eurasia，25

Lukouchiao Bridge，89

Lu Mei-ying，219，220

Luzon （warship），161，162，177，184

Macau

air service to，53

landing rights in，53，80，81

trade conducted through，19

Majors，Alva “Maj，” 220，233，239，248，295，388

Malaya，232，257，264

Ma Lon，317-19

Manchu dynasty

and First Opium War，19

foreign pressures on，21-22

internal rebellions in，19，21，23

Manchuria

Chinese Communists in，369-70，376，378

civil war in，379-80

and Japan （Manchukuo），22，31-32，82，123

Russian ambitions toward，22，31，369

Manchurian Incident，31-32

Manila

air service to，38n，53，65，80，82

earthquake in，103

Japanese attacks on，237，257

landing rights in，80-81

Pan Am base in，108

U.S. forces moved to Bataan from，264

Mao Tse-tung，24，189，290

and “Long March，” 82

and People’s Republic of China，381

and postwar control，369，376

maps

No. 1，China，*xxii-xxiii*

No. 2，Shanghai，*20*

No. 3，Japanese Occupations and Invasions through 1938，*94*

No. 4，Japanese Advance into Burma （1942），*271*

No. 5，Burma （1944-1945），*341*

No. 6，Operation Ichigo，*354*

No. 7，Chinese Civil War，*377*

Marco Polo Bridge，89，90

“Merrill’s Marauders，” 339，350

Middle Kingdom，*see* China

Midway Island，flying-boat base on，80

Mindanao （warship），162

Mishmi village，316-18，363

Mongol Empire，collapse of，290

Mongolia，Russian ambitions toward，22

Moon Fun Chin，*see* Chin，Moon Fun

Morgan，Stokely，97，100，114，150，152，195，205

Morgenthau，Henry，Jr.，366，448n222

Moss （Kai Tak airport manager）

and Hong Kong evacuation，242，244，245，250，254，255

and Japanese attacks，235-36，237，239

Mow，P. T.，92，178，221

Mukden，and Manchurian Incident，31

Myitkyina

airfield at，223-24，231，233，350-51

evacuation of，273-75，285-86

fighting for control of，350-51，353

Japanese threat to，273

Myitkyina-Kunming route，234

Nagako，Empress，187

Nagasaki，atomic bombs dropped on，367

Namyung

air service to，233，243，247，272，292

Japanese attacks on，255

Nanking

Chinese Communist capture of，381

CNAC service to，32

Japanese attacks on，115，118，132-37

Japanese occupation of，137，144，149

Japanese-sponsored puppet government in，195n

rape of，137，150，164

as Southern Capital，24，368

Nantao，and Shanghai，19，126-29

Nantung，Bond’s travel to，131-32

National Air Transport，11

Nationalist China

anti-Communism in，24-25，39，54，83，277，342，368-70

antigovernment forces in，54-55，82-83，195

black market in，290-92，303-4

Bond’s changed thinking about，346-49，361-62

Bond’s loyalty to，99-101，107-8，191

Chiang as leader of，24，25，31，83，84，119，189

and civil war，376，378，379-80，381-82；map，*377*

and CNAC，13，26，39，48，115

corruption in，332-33，342，348，352-53，356，366，368

and Curtiss-Wright，13

economic woes of，290-92，303-4，366-67，376

in Formosa （Taiwan），381

Ministry of Communications，85，126，138，189-90，342

People’s Revolutionary Party，*see* Kuomintang

and postwar reconstruction，368-70

territories controlled by，25

and United Front，186，189，277

war aims of，277，292-93，357

Navy，U.S.

aircraft carriers of，272

and airlift into China，227

at Hankow，177

hog bristles used by，300，386

and *Kweilin* incident，161

officers' wives，76

and World War II in the Pacific，337

Yangtze patrol of，161

Navy Department，U.S.，and Pan Am，145

Nelson，Donald M.，355

Nelson，Floyd，74，92-93

New Territories，19n，215

New Zealand，Pan Am service to，99-101

Nieh，K. I.，180

Noda，Kiyoshi，166

Northwest Airways，11

Operation Ichigo （1944-1945），map，*354*

opium，19，23，44-45，46

Opium Wars，19，21

Pacific American Airways，55

Pan American Air Ferries，296

Pan American Airways，11-12，33-35，73-77

air crashes，58-60，61-63

arrogant attitudes in，56-57，60

Bond’s employment in，40，55，65，68，98-101，106-8

and Chinese negotiations，52，55-56，81，134，143，344，381

and CNAC，35，36-38，40，52-53，55-56，60，85，92，98-101，103-9，144，145，146，163-64，192，228，348-49，362，370，382-83，385

and contract renewal，194-95，205，342，348-49，357，361-62，365-66，370

expansion of，12，34-35，38，39，40

and “Freight Service into China” memo，227-28，385-86

and *Kweilin* incident，159-61

and Ministry of Communications，138

and Pacific American Airways，55

passenger traffic of，74

and Route Three （Shanghai-Canton），57-60，61，65

S-38 amphibians delivered by，50-51

and Sino-Japanese war，90，97-101，103，104，161，163

transpacific route，52-53，55，65，80-82，85，90，102，109，143，378，385

and U.S. State Department，98，99，100，103-6，145，163

and weather problems，57-58

Pan American Airways-Africa，295，304，323，324

Pan American World Airways，378-79，385

Panay，134，136-37，160，161，164，177

Pau，C. N.，224

Pawley，Bill，232-33，265

Peacock Airlines，390

Pearl Harbor

Japanese attack on，236-37，257

U.S. Pacific Fleet moved to，217

Pei，I. M.，248n

Peiping

anti-Japanese riots in，82

CNAC service to，32

as Communist capital city，379，380

Communist seige of，379

Japanese attack on，90

Japanese occupation of，91，98

Pei Tsuyi，343

Peking

foreign occupation forces in，22

name change to Peiping，24；*see also* Peiping

as Northern Capital，24

Peng Sho-pei，118，164，190，194，250，252，262，269

People’s Republic of China，381

Pfeiffer，Major，318-20

Philippines

air service to，82

American airpower in，232

Bataan，*see* Bataan Peninsula

Japanese invasion of，257，264

landing rights in，80-81

Manila，*see* Manila

U.S. surrender of Corregidor，278

Picket Mountain Farm，Virginia，390-91

Polin，Max，134

Polo，Marco，89

Porter，J. A.，291

Pottschmidt，Robert W.，453n234

President Hoover，64

President Jefferson，103

President Pierce，103，104

Priester，Andre，65

Privencal，Albert Joseph，298

Ralph，Fred，235-36，237，238

Rangoon，Burma

Allied recapture of，362

and Burma Road，214，223

Chungking-Rangoon route，212

and Flying Tigers，232，264

Japanese occupation of，270，277

Rappe，Mr.，201，206

Riverdale，New York，Soong family mansion in，349

Roosevelt，Franklin D.，81，105n，216-17，232

and airfreight routes to China，267-68

and China airlift，281，342

and China trade，277，278-80，337

death of，362

and Lend-Lease，226

Roosevelt，James，231

Roosevelt，Quentin，379，381

Roosevelt，Theodore，379

Roosevelt administration

and Chennault，221

and Chiang，277，284-85，338，353，355-56

and Chinese Army，355-56

and Madame Chiang，329，338

Rosbert，Camille Joseph “Joe，” 288，303-12，364

crash and survival，304-12，315-21，334，389

death of，389

in later years，389

Rossi，Dick，320-21，389

Rummel，George，57-59，60

Russia

after 1917，*see* Soviet Union

expansionist views of，22，31

Ruth，Babe，17

San Francisco

earthquake and fire （1906），78

and transpacific air routes，55-56，80-82，378

Schafer，Charles，252

Schroeder，Marshall，334-35

Scoff，Jimmy，326-27，358-59

Sellers，Cecil，62

Shanghai，18-19

Bond’s arrival in （1931），9；（1937），119-30

CNAC service to，31-32

evacuation of，96

foreign trade in，8，21，25-26

French Concession in，21，25，73，76，77，97，126

International Settlement in，21，23，25-26，90，91，93，96-97，122

Japanese attacks on，93，95-97，107，115，121，123，125-30，

144，145，163，188

Japanese Navy in，90-93，95

Japanese takeover of，129-30，256，257，264，372

life in，26，74-77

and Manchurian Incident，31-32

map，*20*

population of，25

port of，9-10

postwar reconstruction of，371-72

refugees in，91，93，96-97，126，128-29

and Route One，30，32，38，40，90，116

and Route Two，32-33，38

and Route Three，37，38-40，52，53，56，74

Shanghai Green Gang，24

Shanghai-Hong Kong route，126-27

Shanghai Incident，33

Shanghai-San Francisco route，55-56，81，378

Sharkey，Charles，296-97，298，300-302，376

Sharp，Charles “Chuck/Apple Dumpling，” 74，109，193，367

and AVG，263

and banknotes-for-bombs switcheroo，95-96，117

and Burma reconnaissance flight，233-34

in Calcutta，269，270，275

and Curtiss Condor biplanes，225

and DC-3 number 41，265-67

death of，388

and flight management，205，210，211，212，214，227，243，374

and Hankow evacuation，172-77，179-82，186

and Hankow flight，153-54

and Hong Kong air service，160

and Hong Kong evacuation，241-44，246，250-54，256

in later years，388

and pilot recruitment，287，288

return to China，151

return to U.S.，136，375

and U.S. Army Air Corps，280，282-84，285

and World War II，236，239，241-44，384

Sino-Japanese war，89-101，103-8

and China’s will to resist，99-100，118，123，135

Chinese allies in，145

Chinese surrender demanded，127-30

and CNAC，90，92-93，95-97，98，103-8，116-19，121-24

deaths in，129

Japanese attacks on commercial flights in，162，166-67

Kweilin incident，155-67，168，211

and Pan Am，90，97-101，103，104，161，163

in Shanghai，93，95-97，107，115，121，123，125-30，144，145，163，188

as unending，186，196-97

Slim，Sir William，270，273，275，339，340，350，351，362

Smith，Harry，18，26-27，28，108

Soldinski，Zygmund “Sol，” 50，162

in Calcutta，269

and DC-2 number 41，265-67

and “DC-2½，”229-30

and Hong Kong evacuation，241-44，246，247，250-51，256

and World War II，236，237，238，241-44

Soong，T. A.，167n

Soong，T. L.，343，349

Soong，T. V.，147，167n，249，371-72

and air-offensive plan，328

and AVG，221，227

and CATC，373

and Chiang’s abduction，83-84

and CNAC dissolution，382

and contract renewal，194，365-66

as finance minister，33，93，119

and foreign exchange，373

and “Freight Service into China” memo，227-28，231，267-68

and Hump airlift，278-80，284，328

and Lend-Lease，226-27，280，287

and political maneuvering，343-45，346，347，349，355

and Sino-Japanese war，96，118-19，121，124，134，136

Soong Ai-ling （Madame Kung），33，117，119n，167n，331，343

and Hong Kong evacuation，243，245，246-47，249，250-51，253-54

leaving China，349

Soong Ching-ling （Madame Sun Yat-sen），33，167，243，253-54，349n

Soong Mei-ling （Madame Chiang Kaishek），24，33，117，167n，198，228

and air-offensive plan，328

and AVG，287

Bond’s communications with，124，134，136，190-93，196，285

and Chungking air raids，199

and civil war，369

and Hankow evacuation，180-81

leaving China，349

and political maneuvering，343

propaganda in U.S. from，276-77，328，337

return flight to China，329-31

and Roosevelt administration，329，338

and Sian kidnapping，83-84

Soviet Union

China overland supply route to，214-15，276n

as Chinese ally，145

and Lend-Lease，355

mercury and tin trade with，294-95，300，386

Russian expansionism，22，31

and World War II，294n，337，352，369

Stalin，Joseph，83

Standard Oil Company （Socony），152，247，250，294

State Department，U.S.

and Chinese Communist Party，355

and Pan Am，98，99，100，103-6，145，163

Stilwell，Joseph W.，267，268，281，292

Bond’s meeting with，288-89

and Chinese Army，270，273，275，328，338-39，340，351，353，355-56

and CNAC，270，289-90，299，332

and Lend-Lease，289

and Myitkyina，350-51

Sino-U.S. force of，340，351

and U.S. Army Air Force，289-90，299，332

Stimson，Henry L.，357-58

stock market crash （1929），3，12-13

Suklo （head bearer），296，300，304，359

Sun Fo，135，164-65，166

Sung dynasty，collapse of，290

Sun Yat-sen，23，24，135

Soong Ching-ling as widow of，33

Sweet，Hal，74，108，116，262

and “DC-2½”，230-31，266

and escaping Chungking air raid，197-98，199

and Hong Kong evacuation，243，246，247

Szechwan Province

air connections to，40-41，43-49

Chungking，*see* Chungking

civil war in，42，54

Kuomintang in，48，144，188-89

Texas Company （Texaco），113，114

Three Gorges country，233，273，275，282

Tong，M. Y.，151，196，233

execution of，345-48，349，353，357，361

and Hong Kong evacuation，249，250，256，345

and T. V. Soong，33，119，121-22，124，249，345，347

TransAsia，387n

Transcontinental Air Transport，11

Treasury Department，U.S.，366-67

Trident conference （1943），328，338

Trippe，Juan Terry

and Bond’s career，99-101，106-7，205

and CNAC sale to China，370，382

and contract renewal，195，349，361-62，366

as Pan Am’s president，34，98-99，145，378

and Sino-Japanese war，97-100，104-7，160，161

and VIP tour，81-82

Truman，Harry S，362，367，369

Tsai，T. Y.，330，331

Tunner，William H.，363，386

Tutwiler，Weldon，302

United Aircraft and Transport Company，11

United Airlines，64

United Front，186，189，277

United States

airmail service for，29，80-81，105n，212

anti-Communist fervor in，381-82，391

bank runs in，31

bombs dropped on Japan by，367

as Chinese ally，145，276-77，292

and Chinese civil war，376

and Chinese corruption，352-53，367

Chinese Exclusion Laws，78

Chinese immigrants in，78-79n

domestic aviation in，64-65

Japanese assets frozen by，232

Japanese attack on，236-37，257

and Lend-Lease，226-27，234，284-85，287，289，293，294-95，353，355，358，391

neutrality of，92，95，103，105，160，163，196，262

prohibition in，17，64

and Shanghai，21

supplies to Japan from，167，212，216

treaties with China，21-22，35

war aims in Asia，275，276

and World War II，236，261-62，342，352，386

U.S. Metals Reserve Company，292

Vaughn，Charles “Chili，” 74

Wake Island

flying-boat base on，80

Japanese attacks on，257

surrender of，264，272

Wang Cheng-fu，269，302，314，330-31

Wang Ching-wei，195

Wedemeyer，Albert，356

Welch，Orin，300-302

Western Air Express，11

Westervelt，George Conrad，10-11，12，13-14，18，26

Westervelt，Rita Langhorne，10

Whangpoo River，8-10，103

White，Harry Dexter，448n222

White，Teddy，200，201，202

White Terror （Green Gang），24

Wilke，O. C.，28

Wilke，Shirley，73

Williamson，John “Luke，” 252

Wind Box Gorge，43

Wingate，Orde，327-28，339，340

Wong，Bernard，224，225

Wong，Donald，77，112，198n，293n，460-61n270

Wong，P. Y.，40，43，51

and Chinese currency，151

as CNAC managing director，138，143，144，189，190-91，194，196，208，211，212，226，229，230，233，262

and contract renewal，194-95

and Hankow evacuation，186

and Hong Kong DC-2，111，112，113

and Hong Kong evacuation，242-43，249-50，256

lack of political standing，189-90

Wong Wen-hao，292

Woods，Hugh “Woody，”62，74，77，109，136

air reconnaissance flight，Myitkyina-Kunming，223

and Curtiss Condor biplanes，225

death of，388

and flight management，233，293，302，304，325n，335，363，374，375

and “French DC-3，” 228-29

and Hong Kong evacuation，241，243，248，254

and Kunming flights，217-18

and *Kweilin* incident，155-59，162，165，166，211

in later years，388

and “Maj” Majors，220，233，248，388

and Myitkyina evacuation，273

and narrow escape，1939，206-8

and Pan Am，213

and pilot recruitment，287，288，295-96

resignation of，207-8，376

return to China，151，213-14

and World War II，239，241，286，384

World War I

aviation’s promise in，4

Bonds service in，17

World War II

Allied victories in，362

and appeasement，170

and CNAC，236-39，250，261-62，339-40，342，358，385

cross-Channel assault preparation，329n

German aggression in，167-68，196，208，214，226，231

German surrender in，362

and the Hump，*see* “Hump，the”

and Japan，*see* Japan

Japanese surrender in，367，368

and Lend-Lease，226-27，355

Normandy landings，358

outbreak of，in Europe，208

in the Pacific，337，357-58，362

peace negotiations in，347

Pearl Harbor attack，236-37，257

“phony war，” 212

Sino-American force in，340，351

Tripartite Pact，216

Wright Aeronautical Corporation，11，12

Wuchang，41，147-48

Wuhan，modern city of，41n

Wuseh，127，128-29，131-32

Yangtze River，8，41，58，149

airstrip on island in，172，206

flooding，30，43

Japanese control of，229

Route One along，30，32，40

Yangtze River Gorges，30，41，42-43，176，179

Yarnell，Harry E.，137，160，161

Yellow River，flooding of，150

Young，Arthur N.，147-48，193，221

and attack on Chungking，200

and China airlift，282

and “freight service” memo，227，231

and T. V. Soong，147，194

Young，Sir Mark，245

Yu，K. T.，183，185

Yu Fei-peng，365-66

Yunnan Province，189

air-warning net of，217，220

Burma-Yunnan border，233-34

图书在版编目（CIP）数据

中国之翼：飞行在战争、谎言、罗曼史和大冒险的黄金时代/（美）克劳奇（Crouch，G.）著；陈安琪译.—北京：社会科学文献出版社，2015.5

ISBN 978-7-5097-6876-1

Ⅰ.①中… Ⅱ.①克…②陈… Ⅲ.①航空公司-经济史-中国-民国 Ⅳ.①F562.9

中国版本图书馆CIP数据核字（2014）第289551号

中国之翼

——飞行在战争、谎言、罗曼史和大冒险的黄金时代

著者/〔美〕格雷戈里·克劳奇（Gregory Crouch）

译者/陈安琪

审校/戈叔亚

出版人/谢寿光

项目统筹/段其刚 董风云

责任编辑/段其刚 张骋

出版/社会科学文献出版社·甲骨文工作室（010）59366551

地址：北京市北三环中路甲29号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发行/市场营销中心（010）59367081 59367090

读者服务中心（010）59367028

印装/三河市东方印刷有限公司

规格/开本：889mm×1194mm 1/32

印张：19.875 插页：0.5 字数：452千字

版次/2015年5月第1版 2015年5月第1次印刷

书号/ISBN 978-7-5097-6876-1

著作权合同登记号/图字01-2012-2632号

定价/79.00元

本书如有破损、缺页、装订错误，请与本社读者服务中心联系更换

版权所有 翻印必究

陈安琪

当过九年知青，恢复高考后第一届大学生，华南理工大学硕士，在中国驻美使馆和 IBM 中国公司工作多年。近十年致力于宣传中航在抗日战争中的贡献。父亲陈维舲抗战时期为中国空军战斗机飞行员和中航驼峰空运飞行员。

戈叔亚

云南昆明人，二战中缅印战区历史学者。1997 年和中航飞行员汉克斯一起在云南雪山发现中国航空公司第五十三号飞机，从此成为中国航空公司和驼峰航线历史的研究者。

“在《中国之翼》中，作者格雷戈里·克劳奇记叙了当无畏的美国人和他们的中国伙伴奋力在一片连电为何物都几乎不为人知晓的辽阔大地上建立复杂的空中交通网络时，一个古老的文明和世界上最现代的技术所产生的非同寻常的碰撞。这本扣人心弦的书将你带到一个令人着迷的已经消失的时代。”

——詹姆斯·布拉德利（James Bradley，《纽约时报》畅销书排行榜榜首作家，著有《父辈的旗帜》和《皇家邮轮》）

“激动人心的场景重现。”

——《柯卡斯图书评论》（Kirkus Reviews）

“太多的人以为太平洋战争始于日本人毫无来由地对夏威夷的偷袭，克劳奇的书生动地解释了美国人在 1930 年代的中国的商业利益如何导致了珍珠港事件。这是一个激动人心的故事，讲述了富有进取精神的泛美航空公司飞行员们建立了一家有开拓性的航空公司，飞越喜马拉雅山，为拯救中国提供帮助，从而改变世界，成为航空英雄。”

——詹姆斯·D. 霍恩费希尔（James D. Hornfischer，《纽约时报》畅销书作家，著有《锡罐水手的最后一站》和《海王星的地狱》）

“西点军校毕业生克劳奇为我们带来了一个不仅仅是为历史爱好者写就的故事，它既有探险，也披露了很多不为人知的历史。”

——《图书馆学报》（*Library Journal*）

出版社官方微信

中青文官方微信

中青文官方微博

ISBN 978-7-5097-6876-1

定价：79.00 元